ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 423 **MARZO 2024**

RUOTECLASSICHE

D. USC. 06/03/2024

LANCIA AURELIA B20 GT

QUANDO ALLA 1000 MIGLIA
SI CORREVA IN DOPPIOPETTO

REGINE

DODGE CHALLENGER RT

MUSCLE CAR AGLI STEROIDI
CAMBIO MANUALE E 400 CV
SOLO CENTO COME LEI

IMPRESSIONI

BMW Z8

RITORNO IN GRANDE STILE
PER IL CAPOLAVORO
A OTTO CILINDRI
DI CHRIS BANGLE

TEST A TEST

ALFA ROMEO GT 1600 JUNIOR
FIAT 124 SPORT COUPÉ 1600

BIALBERO E QUATTRO POSTI
PER FAMIGLIE SPORTIVE

VICENZA
CLASSIC CAR SHOW

19-20-21 aprile 2024
FIERA DI VICENZA

The new top event

AUTO CLASSICHE dalle più iconiche, alle Youngtimer che fanno sognare, fino ai pezzi unici che saranno le star di domani, da ammirare oppure acquistare dai più importanti operatori del settore.

UN GRANDE MERCATO DI RICAMBI E ACCESSORI con ampia scelta di accessori d'epoca, pezzi di ricambio originali, modellini di auto, ma anche manualistica, pubblicazioni e editoria specializzata.

UN AMPIO SPAZIO PER ESPORRE E VENDERE DA PRIVATI. All'interno del Vicenza Classic Car Show un'ampia area è dedicata ai privati che desiderano esporre e vendere la propria auto d'epoca; un'occasione preziosa per visitatori curiosi, appassionati ed anche per i neofiti del mondo dell'auto d'epoca.

BRAND AUTOMOBILISTICI E MUSEI. I brand ed i musei votati a celebrare i grandi marchi presentano ad un pubblico di appassionati di motori vetture classiche, spesso anche rarità, e auto contemporanee.

UN'ASTA PRESTIGIOSA PER GRANDI EMOZIONI. La grande asta organizzata dalla prestigiosa Casa d'Aste Wannenes assicurerà momenti di emozione e adrenalina per tutti gli appassionati: in esposizione ed oggetto di trattativa saranno auto e motociclette storiche e da collezione, alcune di esse di eccezionale valore e prestigio.

CLUB E REGISTRI PER INCONTRARE GLI ESPERTI. Uno spazio dove si confrontano appassionati ed addetti ai lavori: il contesto ideale per ricevere consigli dagli esperti prima di iniziare un restauro, o indicazioni per valutare un acquisto, oltre ad informazioni su certificazioni e iscrizioni ai registri.

19-20-21 aprile 2024 | FIERA DI VICENZA

ITALIAN EXHIBITION GROUP
Providing the future

WWW.VICENZACLASSICCARSHOW.COM
info line: +39 376 214 0975

Acquista il tuo **biglietto** »

FREDERIQUE CONSTANT
GENEVE

Live your passion

MANUFACTURE
Classic Power Reserve Big Date

BEYOND CONVENTIONS

frederiqueconstant.com

di **Gian Luca Pellegrini**

HA ANCORA SENSO PARLARE DI ITALIANITÀ NELL'AUTOMOBILE?

Carlos Tavares, il capo di Stellantis, dopo un lungo periodo di litigi con il governo italiano, si è giocato la carta che nessuno si aspettava. Siccome nel piano industriale del costruttore franco-italo-americano il destino dello stabilimento di Mirafiori era oltremodo incerto (la produzione della Maserati Levante sta per finire, ché a Modena il futuro è soltanto elettrico, quella della 500e forse destinata altrove quando il modello attuale giungerà a fine corsa, nel 2026), la proposta a sorpresa è di destinare all'impianto torinese l'assemblaggio di una Leapmotor, che è una Casa cinese di cui il gruppo controlla il 20% dall'anno scorso. L'obbiettivo è chiaro: salvare quei posti di lavoro (poco più di 2.000) rimasti, che oggi marciano a singhiozzo tra una cassa integrazione e l'altra, lanciando un segnale di distensione all'esecutivo di Roma (il ministro Urso è arrivato a proporre l'ingresso dello Stato nell'azionariato Stellantis, imitando - forse fuori tempo massimo - quanto prudentemente fatto dalla Francia alla nascita della compagine). Vedremo se l'ipotesi ventilata da Tavares si concretizzerà o se il tutto è un ballon d'essai per vedere se qualcuno grida alla lesa maestà.

> "Le macchine oggi si fanno **dove e come conviene**, a prescindere dalle considerazioni nostalgiche sui valori del marchio"

Posso infatti immaginare lo sconcerto di un appassionato nell'apprendere che l'impianto più iconico dell'automobile italiana, il cui nome un tempo è stato addirittura utilizzato per battezzare alcuni modelli Fiat, potrebbe diventare la sede d'assemblaggio di una sconosciuta elettrica cinese. In realtà, il possibile sbarco della Leapmotor in terra sabauda sarà soltanto l'ennesimo passo di una strategia impermeabile a concetti di appartenenza considerati anacronistici. Le macchine oggi si fanno dove e come conviene, a prescindere da qualsiasi considerazione nostalgica sui valori immateriali del marchio sul cofano. Il Risiko delle fabbriche vede nascere la Topolino in Marocco, la prossima Panda in Serbia, la Fiat 600 in Polonia e in quella stessa fabbrica di Tichy vedrà la luce la nuova Alfa Milano, nonostante il nome che richiama senza mezzi termini un preciso riferimento storico. Allo stesso modo, i futuri modelli dei marchi a noi più vicini saranno basati su piattaforme comuni a tutti i brand Stellantis (e la china diverrà ancora più inclinata man mano che si proseguirà verso l'affermazione di una tecnologia dallo scarso valore aggiunto come quella elettrica). Insomma, il concetto stesso di auto italiana per come l'abbiamo conosciuta - e per come ne celebriamo i passati fasti sulle colonne di Ruoteclassiche - va perdendo l'originario significato.

Per chi è cresciuto in un mondo di schieramento identitario innervato dalle diverse personalità delle marche - penso all'antica rivalità fra alfisti e lancisti - è una nozione probabilmente inaccettabile. Però è un dato di fatto che seguendo tali linee di fredda opportunità i marchi stiano prosperando, nonostante il turbamento delle schiere più tradizionaliste. Verrebbe da chiedersi come sarebbe stato lo scenario se al tempo non fossero stati riconosciuti a Fiat/Fca la libertà di assorbire qualsiasi concorrenza domestica e il diritto di rivendicare un'esclusività territoriale (sappiamo com'è andata quando la Ford volle prendersi l'Alfa…) che ha impedito - e impedisce tutt'ora, anche se il soggetto in cui l'azienda torinese è confluita ha trazione palesemente straniera - lo sbarco di altre Case nel Belpaese. Ma tant'è. In un beffardo contrappasso, il Paese che ha esportato ovunque il proprio sapere - innervando così la motorizzazione di massa in tanti altri mercati (le Fiat sono arrivate pure in Corea del Nord) - diventa una pedina da muovere secondo convenienza su uno scacchiere sempre più globale. Sono le dinamiche della nuova industria automotive, e non ci si può fare nulla, a parte rimpiangere un mondo che ci vedeva protagonisti a tutto tondo e che non tornerà. Il fatto che il protagonista di tale ribaltamento di valori potrebbe essere l'impianto che dell'auto italiana è stato il simbolo per eccellenza, è forse l'elemento più sorprendente di una storia dallo svolgimento sempre più inatteso.

ruoteclassiche.it
RuoteclassicheIT
@ruoteclassiche
RuoteclassicheVideo

Classe vincente
La Lancia Aurelia B20 GT porta un tocco di stile ed eleganza nel mondo delle competizioni. La III serie del servizio ha corso la 1000 Miglia del 1955

Sommario

8 **Iniziative**
Collana Icone terzo volume: berline e station wagon (II parte)

10 **Ruoteclassiche.it**
Il nostro sito e il nostro Instagram

PENSIERI LIBERI

13 **La memoria**
di *Pino Allievi*

15 **Prove speciali**
di *Miki Biasion*

17 **Spigolature**
di *Marco Makaus*

PASSIONI

18 **Libri**
Le novità di carta

20 **Quattroruotine**
Un mondo in scala

22 **Photobox**
Tutti i mesi con noi

PRIMO PIANO

24 **Tutela dell'acquisto**
Chilometraggio verificabile

25 **Targhe storiche**
La prima consegna

26 **Obbligo di assicurazione**
Norme e deroghe

ICONE

29 **55 anni di Clubman**
Addio alla Mini station

30 **Regine**
Dodge Challenger RT *(1971)*

36 **Nate per correre**
Lancia Aurelia B20 GT *(1953)*

42 **Test a test**
Alfa Romeo GT 1600 Junior *('72)*
Fiat 124 Sport Coupé 1600 *('73)*

52 **Ricostruzioni**
Porsche 911 Carrera *(1995)*

60 **Impressioni**
BMW Z8 *(2002)*

68 **Classiche di domani**
Audi S3 *(2001)*

MONDOCLASSICO

83 **"Race for glory"**
1983, sfida nei rally

84 **Protagonisti**
Vito Veninata

88 **Storie**
Saleen

92 **Storie**
Gli sponsor del tabacco

98 **Eventi**
Rétromobile

102 **Eventi**
Cavallino Classic

104 **Aste**
Scottsdale e Parigi

106 **Tendenze**
▶ L'analisi
▶ Il punto dell'esperto

MERCATO

111 **Quotazioni**
▶ Come leggere i nostri prezzi
▶ Auto e fuoristrada

137 **Vendo&Compro**
▶ Un ponte tra domanda e offerta
▶ Come fare un'inserzione

TOTAL PROTECTION FOR CAR COLLECTORS

banchero costa

INSURANCE BROKER
SPECIALTIES DIVISION

INDUSTRIAL | CARGO | MARINE | SPECIALTIES | CAR COLLECTORS

Forniamo a clienti in tutto il mondo soluzioni assicurative tailor made per classic car, vetture da corsa, supercar ed auto storiche, in ogni contesto di rischio tra cui: collezioni private, collezioni museali, shows ed eventi motoristici.

Coverholder at LLOYD'S

Member of CISQ Federation
RINA
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001

via pammatone 2
16121 Genova - Italy
tel +39 010 5631 700
RUI B000014410
racing@bcinsurance.it
www.bcinsurance.it

part of banchero costa NETWORK

BROKERAGE
SHIP FINANCE
SHIP AGENTS

SHIPYARDS
TOWAGE AND SALVAGE
SHIP MANAGEMENT

COMMERCIAL MANAGEMENT
RESEARCH

bancosta.com

V6, MONOVOLUME E STATION

Con il terzo fascicolo della collana Icone, ecco **alcune vetture che hanno segnato la storia**: la Lancia Aurelia, la prima al mondo con un sei cilindri a V, la Renault Espace e la Volvo 240

Siamo già a presentare il terzo volume della collana Icone, in allegato con Ruoteclassiche di aprile. Dopo i fascicoli Utilitarie e compatte (febbraio) e Berline e station wagon - I, ecco Berline e station wagon - II. Se nella prima puntata si è assistito a una passerella di modelli dove le italiane hanno avuto un ruolo da protagoniste con le Alfa Romeo e le Fiat, la prossima carrellata vedrà una prevalenza delle straniere. Con un'eccezione di notevole caratura, la Lancia.

LANCIA IN RESTA

A partire dall'innovativa Aurelia, un capolavoro stilistico, ma soprattutto meccanico. Con questa celeberrima vettura, autentico fiore all'occhiello nella produzione della Casa di Borgo San Paolo, debuttò infatti il primo motore V6 prodotto in serie. Un'unità sviluppata da Francesco De Virgilio, il quale diede vita a un sei cilindri di 1.754 cm^3 da 56 CV, con un angolo fra le due bancate di 60°. Ma l'Aurelia era un concentrato di raffinatezze tecniche anche per quanto riguarda lo schema transaxle della trasmissione, con il cambio al retrotreno, in blocco col differenziale. I freni posteriori a tamburo erano posti all'uscita dei semiassi. Le sospensioni erano a quattro ruote indipendenti, soluzione per nulla scontata nel 1950, anno in cui l'Aurelia prima serie, denominata B10, debuttò. Ma lo stile non era certo da meno. Un design moderno e sobrio, misure compatte (in relazione al segmento di appartenenza), parafanghi ben delineati, ampie superfici vetrate, con parabrezza e lunotto curvi. Il risultato era una linea filante, che suggeriva una certa sportività, elegante, con alcuni tratti americaneggianti. A seguire, i lancisti troveranno la Fulvia, che debuttò nel 1963; una berlina ancora una volta all'insegna dell'innovazione: trazione anteriore e quattro freni a disco. E poi la Delta e la Thema. Lasciando i patri confini, iniziamo il nostro viaggio con due autentiche icone: le Jaguar MK2 e XJ, berline per eccellenza, non solo della produzione britannica. Entrambe interpretano alla perfezione l'essenza del made in England: eleganza, stile, snobismo, assoluta indifferenza al passaggio del tempo e delle mode, profluvio di legni e pelli nella realizzazione degli interni. Di rigore tutto teutonico le Mercedes-Benz: solide, rigorose, ben costruite, affidabili, sicure. E dotate di una personalità forte. La Peugeot 504, costruita nel Vecchio continente dal 1968 al 1983 in quasi 3,8 milioni di esemplari, è stata una presenza elegante (lo stile è firmato Pininfarina) e discreta ai quattro angoli del mondo, capace di sfilare nei più esclusivi viali cittadini e di percorrere le piste africane. E che dire della Renault Espace, monovolume che ha rivoluzionato l'intero settore? Finiamo con la Volvo 240, grazie alla quale la station wagon è divenuta un cult.

RIAR

UN PROGRAMMA MOLTO INTENSO

Il Riar sta definendo il programma della terza edizione del Concorso di Conservazione e Restauro RealAlfa, dedicato a Maurizio Tabucchi, che si terrà il 2 giugno. Un altro evento di grande rilievo sarà quello dedicato ai 70 anni della Giulietta: si svolgerà in collaborazione con Alfa Romeo e la data è in via di definizione. Il raduno di primavera si terrà in Friuli, quasi certamente nel mese di aprile. Intanto, è sempre in essere l'accordo con Editoriale Domus, che prevede l'abbonamento a Ruoteclassiche (in versione cartacea o digitale) alla tariffa speciale di 30 euro per chi si iscrive al Riar.

FEDERPERITI

LA COMPETENZA È FONDAMENTALE

Con il mercato dei veicoli d'epoca traslato sui vari portali web disponibili, può essere un problema scegliere la vettura dei propri sogni a scatola chiusa. Federperiti con KTS e i propri professionisti Eve (Esperti Veicoli d'Epoca) sono pronti a verificare l'attendibilità dell'annuncio ed andare a esaminare di persona l'oggetto dei desideri in tutta Italia. È un servizio già rodato con Catawiki. Il sopralluogo ha lo scopo di analizzare l'effettivo stato del veicolo, cercando di tutelare il cliente da possibili raggiri. Oltre a questo nuovo servizio, KTS fornisce sempre perizie ed expertise sui veicoli d'interesse storico e non solo. Le perizie possono essere acquistate anche attraverso la rete di agenzie Helvetia Assicurazioni. Per maggiori informazioni, si può telefonare all'800833822 oppure visitare il sito *veicolidepoca.com*

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

PRESIDENTE
Giovanna Mazzocchi Bordone

AMMINISTRATORE DELEGATO
Sofia Bordone

BUSINESS UNIT MEDIA DIRECTOR
Nicola Licci

PRODUCT MANAGER
Simone Antonietti

HEAD OF BRAND MANAGEMENT
Alessandra Generali

DIRETTORE COMMERCIALE PUBBLICITÀ
Paolo Muratore

LICENSING & SYNDICATION
licensing@edidomus.it

UFFICIO STAMPA
Elisabetta Prosdocimi
ufficiostampa@edidomus.it

Via Gianni Mazzocchi 1/3
20089 Rozzano (Milano).
Telefono 02 824721 - Fax 02 57500132
redazione@ruoteclassiche.it
www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche:
Domus, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote, Fleet&Business

Segreteria Pubblicità
pubblicita@edidomus.it
tel. 02 82472253, fax 02 57500132

AGENTI PER L'ITALIA
Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria e Abruzzo:
G.V.M. Marketing Service Srl, piazza Mazzini 21, 60033 Chiaravalle (AN), tel. +393397890135, email: vittorio.grappone@edidomus.it
Lazio e regioni Centro Sud: Interspazi 2C srls via Arturo Viligiardi 13, 00125 Roma. Tel. 3669767022, account@interspazi.it – info@interspazi.it

ABBONAMENTI ITALIA
Tel. 02 56568800
da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 18.00
email: uf.abbonamenti@edidomus.it
Abbonamento annuale (12 numeri): € 49,90 (+3,90 contributo spese spedizione).
Modalità di pagamento:
Carta di credito (American Express, Diners, Visa)
Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA
Versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus, Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3, 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY
Tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132
email: subscriptions@edidomus.it
Annual subscription (12 issues):
Ordinary mail € 95,00 Air mail:
1) Europe/Mediterranean Countries € 109,00;
2) Africa/North & South America/Asia € 136,00;
3) Oceania € 158,00.
Payment method:
By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana, via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI),
IBAN IT49Y0200809434000104272924,
Swift Code UNCRITMMOMM.

PERIODICO MENSILE
MARZO 2024

DIRETTORE RESPONSABILE
Gian Luca Pellegrini

VICE DIRETTORI
Laura Confalonieri
Marco Pascali

UFFICIO CENTRALE
Fulvio Zucco *(coordinamento)*

NEWSROOM
Andrea Stassano *(coordinamento)*
Gaetano Derosa *(inviato)*
Fabrizio Greggio *(allegati)*

UFFICIO GRAFICO
Daniele Velini

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Paola Pisati *(coordinamento)*
Elena Ravizzini

ARCHIVIO
Massimo Calzone

HANNO COLLABORATO
Progetto e grafica: Stefano Tosi
Testi: Alfredo Albertini, Pino Allievi, Miki Biasion, Alberto Bonvicini, Michele Di Mauro, Marco Di Pietro, Antonello Jelitro, Marco Makaus, Nicolò Minerbi, Mario Rossi, Cesare Sasso, Lorenzo Stocco Gastaldi, Daniele Turrisi
Foto: Alfredo Albertini, Paolo Carlini, Thomas Maccabelli, Daniele Russo, Massimiliano Serra
Foto di copertina: Massimiliano Serra
Disegni: Archivio Quattroruote

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

STAMPA
Elcograf SpA, stabilimento di Bergamo (BG)

Copyright 2023
Editoriale Domus S.p.A. Milano
È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.
Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.

UFFICIO VENDITE ITALIA
uf.vendite@edidomus.it
tel. 02-56568800 (lunedì- venerdì 9-18)
Un numero: € 6,00 - Fascicoli arretrati: € 9,90.
Modalità di pagamento:
Contrassegno (contributo spese di spedizione € 2,90)
Carta di credito (American Express, CartaSì, Diners, Visa)
Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3 20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.
Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.
sales@edidomus.it
tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 57500132

Back issues: € 9,90 (postal changes not included).
Payment method: By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa Bank transfer on UniCredit SpA, filiale Milano Metropolitana-via Marco D'Aviano 5, 20131 Milano (MI), IBAN IT49Y0200809434000104272924, Swift Code UNCRITMMOMM.

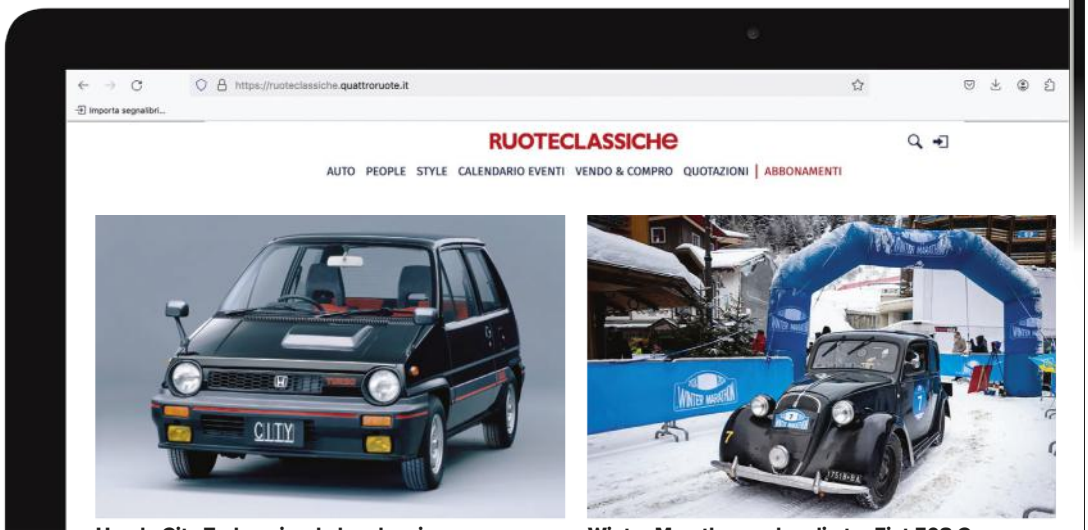
Editoriale Domus S.p.A. tratta i dati personali raccolti in qualità di Titolare in conformità con i principi dettati dal Regolamento UE 2016 /679. Il responsabile della protezione dei dati è contattabile scrivendo presso la sede del Titolare o all'indirizzo email dpo@edidomus.it.

PER L'ITALIA
Distribuzione SODIP SRL
via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI
tel. 02 660301, telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION
A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA
via Manzoni 12, 20089 Rozzano (MI)
tel. 02 5753911, fax 02 57512606

LA PASSIONE CORRE FORTE ONLINE

News, eventi e molto altro: su **Ruoteclassiche.it** avete il piacere di leggere **nuove notizie, ogni giorno**, sul mondo delle auto storiche. Su Instagram, poi, curiosità e belle immagini



Honda City Turbo, piccola bomba giapponese
Vera sportiva anni 80. Con nobili origini e il turbo, è la prima citycar del Sol Levante ad alte prestazioni

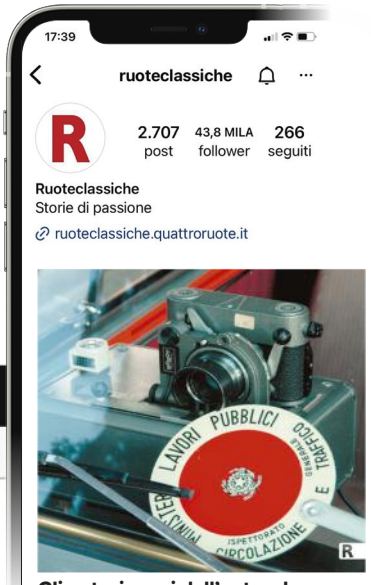
Winter Marathon, sul podio tre Fiat 508 C
Il racconto della trentaseiesima edizione della gara che si snoda per 520 km su 15 passi alpini

Adi, la Collezione Lopresto e l'arte del restauro
Nell'ambito della mostra dedicata alla preziosa raccolta, un bel progetto di intervento conservativo

Palm Beach Cavallino Classic
I premi più ambiti sono andati a una Ferrari 212 Inter Ghia, a una 250 LM e a una 275 GTB Competizione

Rétromobile, nel salotto buono dell'auto d'epoca
A Parigi il primo Salone dell'anno dedicato alle auto storiche, tra vetture selezionatissime e tanta passione

WinteRace a Cortina, danza sulla neve
Dal 7 al 9 marzo la gara di regolarità per auto storiche vedrà 70 equipaggi al via e 400 km in due tappe



Gli antesignani dell'autovelox
Traffipax e Trafficorder, i primi congegni per rilevare gli eccessi di velocità

L'incontro fatale
Uno studente incontra una Simca 1100 ES del 1976, uguale a quella di papà

Quarant'anni di servizio
Questo Fiat 615 del 1952 è l'esemplare a cui guardare per restaurarne uno

Lasciò tutti senza parole
Le linee spigolose della Lancia Stratos debuttarono a Torino nel 1971

redazione@ruoteclassiche.it RuoteclassicheIT @ruoteclassiche RuoteclassicheVideo

SELEZIONIAMO AUTO PER LA PROSSIMA ASTA

1960 Porsche 356 BT5 Telaio num.119184
VENDUTO A: € 75.000

KRUSO KAPITAL
GRUPPO BANCA SISTEMA

PER INFORMAZIONI:
Email: auto@art-rite.it
Tel.: +39.02.87215920
Whatsapp: +39.324.7884892

ART-RITE
AUCTION HOUSE

COPPA • MILANO • SANREMO

Est. 1906

XV RIEVOCAZIONE STORICA

14 - 17 marzo 2024

Artwork by: Knulp

Instant Classic

courtesy of

Allianz Investitori Sgr

nashi ARGAN

DOCG ASTI DOCG MOSCATO D'ASTI

ASTI VIBE

Novelli 1934

BIAUTO GROUP

Wyler Vetta

MARINA DI LOANO

powered by

QGP EQUIPE GRAND PRIX

ACI SPORT

Club ACI Storico
Il futuro dallo stile antico

MILANO CORSE

EPOCA CHAMPIONSHIP
Campionato Italiano Grandi Eventi Aci Sport

Per informazioni e iscrizioni: *race.office@milano-sanremo.it | milano-sanremo.it*

PINO **ALLIEVI**

SE NON CI FOSSE IL DUE SENZA IL TRE?

Testimone di imprese
Giornalista, firma della Formula 1 a livello internazionale, autore di libri

Il Mondiale di Formula 1 è cominciato, ma i riflettori sono già ossessivamente puntati sul 2025, quando Lewis Hamilton debutterà con la Ferrari. Una scelta più clamorosa di quella che fece Michael Schumacher quando lasciò la Benetton per accasarsi a Maranello. Perché Hamilton, 7 titoli, è stato l'emblema della Mercedes più vincente di sempre, un matrimonio che pareva destinato a non finire mai. Invece si è dissolto e così la Ferrari aggiungerà un nuovo capitolo alle tante vicende dei piloti britannici in casa propria.

Il primo, nel Mondiale di Formula 1, fu Mike Hawthorn, ricordato come il campione col cravattino. Coraggioso, classe nella media, una certa esuberanza in pista e fuori, il giallo della morte di Musso a Reims (fu la sua pressione a causare l'incidente fatale, o fu proprio un suo tentativo di sorpasso all'origine del dramma?) poco prima della conquista del titolo iridato nel 1958, primo inglese della storia. Un trionfo che portò alla Ferrari prestigio e vendite.

> "Collins vinse il GP di Francia del 1956 **il giorno dopo la morte di Dino Ferrari**. Il 'Drake' parlò di 'gioie terribili'"

Negli stessi anni c'era un altro pilota inglese, di talento, in Ferrari. Era Peter Collins, volto e portamento da attore cinematografico, adorato da Ferrari e dalla moglie Laura al punto che gli venne messa a disposizione una casetta a Fiorano, dove oggi sorge la pista. Collins, fidanzato con una famosa attrice di teatro, Louise King, a un certo punto andò a vivere su uno yacht a Monte-Carlo, una mossa intrisa di mondanità e glamour che Enzo Ferrari non gradì. A Collins è legata una indefinibile coincidenza: il 30 giugno 1956, a Modena, straziato dalla distrofia muscolare, si spense Dino, l'adorato figlio del "Drake". Il giorno dopo, Collins si aggiudicò il GP di Francia. Ferrari parlò di "gioie terribili".

John Surtees è stato il secondo (e ultimo) inglese a conquistare il Mondiale col Cavallino, nel 1964. Fu un idillio immediato, quello tra il sette volte iridato delle moto e il costruttore modenese. Surtees parlava un buon italiano, imparato alla corte del conte Domenico Agusta, il magnate delle moto MV. Fortissimo con le Sport Prototipo, fortissimo alla guida delle monoposto, inciampò nell'antipatia che nutriva per lui il ds Eugenio Dragoni, il quale fece leva sull'eccessivo interesse di "Big John" per la meccanica per sussurrare, insieme a Forghieri, che certe informazioni venivano dirottate a Eric Broadley, titolare della Lola. E si arrivò a un clamoroso divorzio alla vigilia della 24 Ore di Le Mans 1966: "So quello che perdo, non so quello che avrei perso se fosse rimasto", fu la lapidaria spiegazione di Enzo Ferrari.

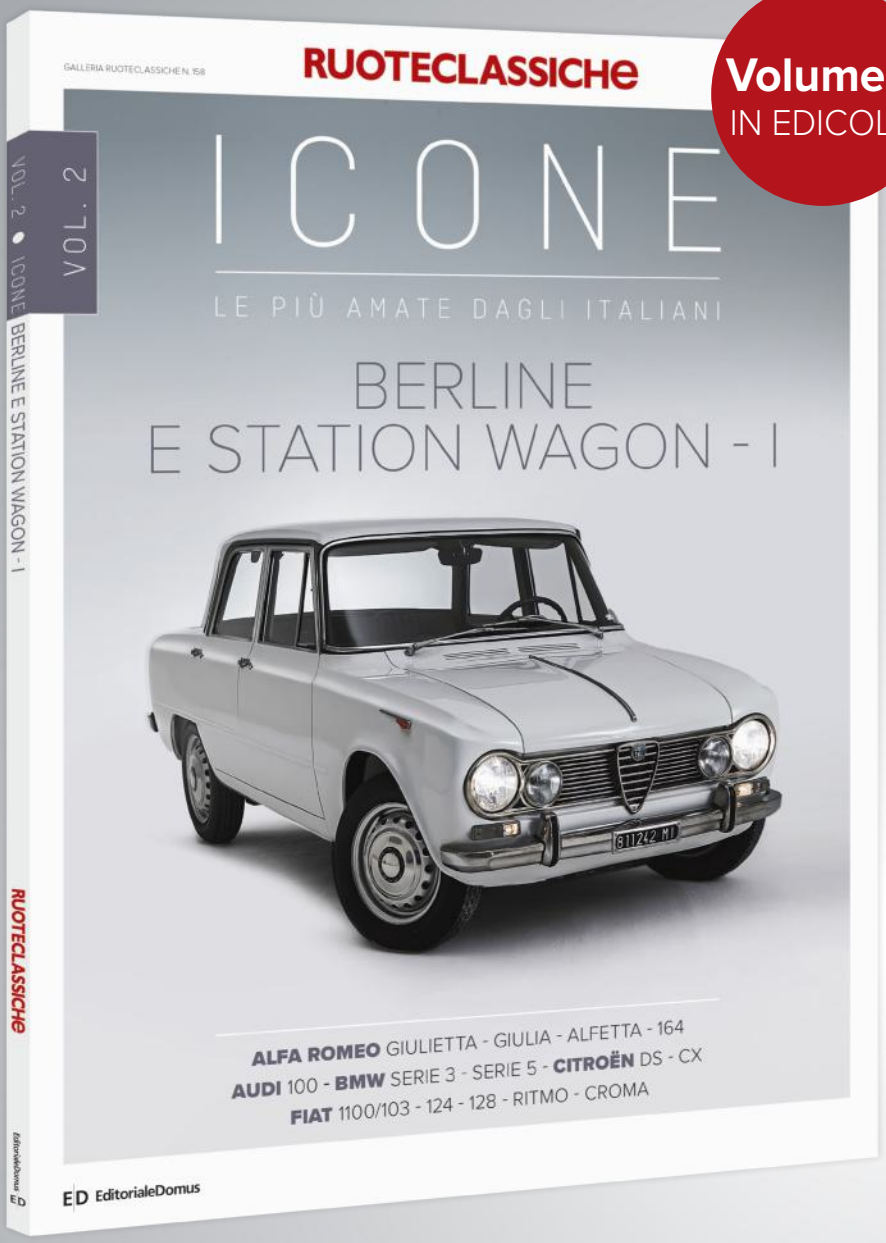
L'ultimo inglese in Ferrari è stato Nigel Mansell, il primo in assoluto a vincere in F.1 col cambio elettroidraulico comandato da due levette sul volante (Brasile 1989). Qualche lampo, un'accesa rivalità con Prost, zero titoli in rosso. Sarà Hamilton l'inglese del tris? R

Iridati col Cavallino
Mike Hawthorn, primo pilota inglese a vincere il Mondiale con la Ferrari, nel 1958, qui ritratto al GP d'Italia. Più a destra, John Surtees, il secondo e finora ultimo pilota britannico ad aver ottenuto il titolo iridato per il Cavallino, nel 1964; era già stato sette volte campione del mondo di motociclismo

LA NUOVA IMPERDIBILE COLLANA DI RUOTECLASSICHE

ICONE

LE PIÙ AMATE DAGLI ITALIANI



Volume 2
IN EDICOLA

Ruoteclassiche + Icone € 11,90 • solo Ruoteclassiche € 6,00

L' OPERA

Una nuova straordinaria collana di 6 volumi (con cofanetto) per raccontare le vetture che hanno lasciato un segno indelebile nel cuore degli automobilisti italiani. Ogni fascicolo contiene una galleria di piccoli e grandi capolavori che hanno scritto la storia del motorismo storico. Di ciascun modello verrà ripercorsa la storia e l'evoluzione, con approfondimenti sulla tecnica, curiosità e aneddoti, senza dimenticare le prove pubblicate da Quattroruote al tempo.

A MARZO LA SECONDA USCITA
BERLINE E STATION WAGON - I

La collana Icone prosegue con il primo volume dedicato alle berline e alle station wagon. La nostra carrellata di protagoniste inizia con l'Alfa Romeo Giulietta, prima tre volumi di classe media del Portello: abitabilità, prestazioni e raffinatezza meccanica a un prezzo competitivo. A seguire la Giulia, l'Alfetta e la 164. Rimanendo entro in confini nazionali, ecco la Fiat 1100/103, la 124, la 128, la Ritmo e la Croma. Volgendo l'attenzione alle straniere, spazio all'Audi 100, modello con il quale la Casa tedesca inizia a costruire il proprio prestigio nel segmento premium, le BMW Serie 3 e Serie 5, le Citroën DS e CX, ammiraglie innovative e fuori dal coro.

PIANO DELL'OPERA

PRIMA USCITA: UTILITARIE E COMPATTE con Ruoteclassiche di febbraio
SECONDA USCITA: BERLINE E STATION WAGON I con Ruoteclassiche di marzo
TERZA USCITA: BERLINE E STATION WAGON II con Ruoteclassiche di aprile
QUARTA USCITA: COUPÉ con Ruoteclassiche di maggio
QUINTA USCITA: SPIDER E CABRIOLET con Ruoteclassiche di giugno
SESTA USCITA: SUPERCAR con Ruoteclassiche di luglio

in edicola con
RUOTECLASSICHE
a soli € 5,90 in più

ED EditorialeDomus

MIKI **BIASION**

QUANDO LE AUTO AVEVANO LE ALI

Carriera impressionante
Il palmarès di Miki Biasion nel Mondiale Rally.
Scuderie: Opel, Lancia, Ford. Mondiali vinti: 2 (1988, 1989)
Rally vinti: 17
Podi: 40
Punti ottenuti: 768

Ma quanto sono belle le automobili con gli alettoni? Fin da bambino ero affascinato, quasi stregato dalle auto da competizione con i loro spoiler, ali di ogni misura e appendici varie che le identificavano a colpo d'occhio come qualcosa di più veloce, che poteva permetterti di seminare gli avversari. Le elaborazioni in chiave sportiva, a quei tempi, partivano sempre da lì. Anche nei nostri sogni, anche quando di sportivo avevano ben poco, perché prevedevano uno spoiler posticcio davanti e un alettone artigianale dietro, montati sulla malcapitata utilitaria del ragazzotto di turno. Eppure, sembrava di andare davvero più forte.

Tornando alle auto da corsa, quelle vere, notiamo che il progresso tecnico si è sempre orientato su due filoni principali: il motore e l'aerodinamica. Lo sviluppo è partito in parallelo, poi l'evoluzione dei propulsori si è avvalsa principalmente dell'elettronica, mentre quella dell'aerodinamica ha proseguito ad affinarsi sempre più. In F.1 le varie appendici, oggi, sono regolabili anche dal posto guida per agevolare i sorpassi e favorire un comportamento della vettura piuttosto che un altro.

> "Le odierne WRC sfrecciano sullo sconnesso più duro **facendo scintille col fondo scocca**. Impensabile ai miei tempi, pure con le Gruppo B"

Nei rally, siamo passati dallo spoiler anteriore accoppiato a quello in coda della Opel Kadett GT/E dei miei esordi nel 1978, che non so quale effettiva efficacia avessero, ma distinguevano, se non altro, la coupé tedesca dalle asfittiche versioni normali, alle studiatissime appendici delle WRC odierne, che determinano circa il 60% della loro tenuta di strada. Fateci caso: le vedete sfrecciare anche sullo sconnesso più duro facendo scintille col fondo scocca, ma non si muovono di un centimetro. Impensabile ai miei tempi, anche con le sofisticate Gruppo B. Il rovescio della medaglia è che, se si rompe un'ala o un profilo, perdi subito il controllo e può succedere di tutto.

Ne è passata di acqua sotto i ponti dalla mia Lancia Thema 8.32, con l'alettone che, come su altri modelli, si estraeva dal coperchio del bagagliaio oltre una certa velocità. Prima automaticamente, poi a comando manuale, forse perché la Stradale lo utilizzava come segnale che stavi andando (troppo) forte... Oggi, però, noto un fenomeno che mi incuriosisce.

Mentre nelle competizioni l'aerodinamica ai fini della tenuta di strada è sempre in primo piano, su certe auto di serie, soprattutto elettriche, tra l'altro molto pesanti, sembra essere tenuta in gran conto ai fini della scorrevolezza e dell'autonomia, proponendo linee levigatissime e prive di appendici. Però, quelle macchine hanno accelerazioni e velocità da urlo, degne di vere supercar. E allora, mi chiedo, non è che in nome dell'efficienza energetica si sia trascurato in parte il carico aerodinamico necessario a garantire la giusta stabilità?

Chi troppo e chi niente
A destra, in alto, l'esagerato, ma indispensabile per non perdere il retrotreno e finire in un precipizio, alettone della Peugeot 208 T16 allestita per la "Pikes Peak". Sotto, la linea pulita e levigata della Tesla Model S, che pure ha prestazioni monstre

QUATTRORUOTE

RACCONTIAMO L'EMOZIONE

QUATTRORUOTE È IN EDICOLA

Le ultime **novità** sul mondo dell'auto le trovi solo su Quattroruote! **Ogni mese** ti aspettano esclusive prove su strada, le ultime novità in arrivo, inchieste, dossier, impressioni di guida e tanti consigli sui modelli da acquistare. **Corri in edicola!**

ED EditorialeDomus

digitaledition.quattroruote.it

disponibile su

APP ANDROID SU Google play

Scarica su App Store

MARCO **MAKAUS**

LA MACCHINA DEL FUTURO

Passione a 360 gradi
Autore di libri a tema automobilistico, esperto di auto storiche di provata esperienza, manager di marchi premium e organizzatore di eventi fra i più noti e ambiti del settore

Per un lunghissimo periodo la tecnica automobilistica è stata caratterizzata da uno sviluppo lento: motore, cambio, trasmissione, freni, dalla metà degli anni 60 in poi era stato messo a punto tutto. Solo l'evoluzione dell'elettronica e la crescita esponenziale delle prestazioni dei chip ha portato qualcosa di nuovo, permettendo di gestire tutta una serie di dinamiche che si conoscevano, ma che fino ad allora non si erano potute controllare. Oggi, improvvisamente, tutto questo è passato: negli ultimi cinque anni l'automobile ha imboccato la sua prima vera rivoluzione, col passaggio da quella meccanica a quella elettronica.

L'auto oggi nasce in modo olistico, cioè come un insieme di sistemi interconnessi già dalla nascita, mentre nei decenni precedenti era il risultato di una serie di tecnologie separate. Le Case erano organizzate con il modello "a silos": ogni gruppo di lavoro era autonomo e staccato dagli altri e alla fine del processo si cercava di armonizzare il tutto. Il potere che ogni dirigente riusciva ad avere nei confronti del CdA determinava quale aspetto dell'auto fosse trainante: lo stile, la tecnica, l'organizzazione della produzione, il marketing, la gestione delle reti di vendita, e via via poi tutti gli aspetti meno strategici. Per anni un occhio attento avrebbe potuto capire quale gruppo aveva avuto l'egemonia nella gestazione di una certa auto. Tutto ciò che non era fondamentale, poi, come l'impianto audio, quello elettrico, il riscaldamento e via dicendo, era tanto evoluto ed efficiente quanto convincenti erano stati i relativi responsabili durante la distribuzione del budget di sviluppo.

> "I progettisti, già nei primi anni 70, avevano intuito **dove sarebbe arrivata l'auto**: l'elettronica avrebbe trionfato"

E così, negli anni 70 e 80, le vetture nuove erano spesso una mera evoluzione di quanto già fatto. Uno dei grandi guru dell'industria, lo svizzero-statunitense Bob Lutz, affermava che "il cliente non ha sempre ragione", e che le interviste ai consumatori erano inutili, perché il potenziale cliente non poteva sapere cosa avrebbe desiderato di lì a cinque-sei anni, l'intervallo necessario per progettare una macchina. "Noi siamo gli specialisti - diceva - e dobbiamo essere noi a dirgli cosa cercare nelle nuove auto".

Ma siamo sicuri che all'interno delle industrie i tecnici non avessero già le idee chiare sulle caratteristiche delle auto del futuro? Recentemente mi è capitato in mano un vecchio paperback del 1971: "Ruote", pubblicato da Arthur Hailey col titolo originale "Wheels". La trama mixa sapientemente spionaggio, sesso e business, ed è ambientata nei quartieri alti di una delle major di Detroit, proprio durante lo sviluppo di un nuovo modello. È scritto molto bene e con cognizione di causa, e rispecchia perfettamente quanto ho visto in prima persona al Chrysler Technology Center nei primi anni 90. Vengono citate anche auto elettriche, ma con piccole e leggere batterie al solfato di sodio o con celle a combustibile, ma "non possiamo prevederne la realizzazione sino al 1980". Si parla poi diffusamente del problema della ricarica e di come il sistema si limiterebbe a spostare l'inquinamento dalle città ai siti delle centrali elettriche.

Parlando delle auto del futuro - cioè quelle che saranno disponibili tra la metà e la fine degli anni 70 - uno dei protagonisti dice: "…presto si avrà su tutte le auto un computer portatile […]. Controllerà le varie parti del motore, i fusibili, l'iniezione e cose del genere. Controllerà gli scarichi e avvertirà se il motore sta inquinando […]. Penserà per i guidatori e ne correggerà gli errori, compenserà l'intervento sensoriale con i freni, evitando gli sbandamenti. Un radar ausiliario avvertirà se il veicolo che precede sta rallentando […]. Il computer potrà modulare la velocità e frenare automaticamente. Vi sarà modo sulle superstrade di affidarsi a corsie con radar automatico in contatto con satelliti per il controllo del traffico. Come risultato di tutti i mutamenti, gli interni si trasformeranno in modo sostanziale: il computer modificherà tutti gli strumenti attuali: su uno schermo tipo tv appariranno le indicazioni stradali". Mentre i consumatori venivano imboniti con figurini di auto volanti, gli ingegneri avevano già un'idea chiarissima dell'auto del futuro prossimo. Ci è voluto più tempo, ma lo sviluppo dell'elettronica ha permesso risultati ancor più eclatanti. R

LA VERA BIBBIA DELLA FRECCIA ROSSA

Il terzo capitolo su tutti gli esemplari **che hanno partecipato alla 1000 Miglia dal 1927 al 1957** presenta 38 vetture, attualmente esistenti, rintracciate grazie al numero di telaio e documentate con oltre 300 fotografie dell'epoca

È stato di recente pubblicato il terzo capitolo dell'opera realizzata da Automotive Masterpieces. Si chiama Mille Miglia's Chassis (Volume III), è dedicato alle vetture che hanno corso la gara ed è ricco di foto che testimoniano la loro partecipazione. Si tratta di un'opera che si sta sviluppando in una serie di dieci volumi programmati. Ciascuna vettura che gareggiò alla 1000 Miglia dal 1927 al 1957 è presentata in due tabelle: una riguarda tutte le 1000 Miglia di velocità a cui prese parte, l'altra riporta gli eventi successivi sotto il nome della 1000 Miglia. Una terza tabella elenca le categorie a cui appartiene l'auto secondo Automotive Masterpieces e comprende tutte le gare e gli eventi a cui ha preso parte nel mondo, nel corso degli anni. Il libro è scritto da Sandro Binelli, storico dell'auto e amante della Freccia rossa. Per migliorare l'esperienza di lettura, ogni vettura presentata avrà il proprio codice QR, consentendo un'estensione digitale senza precedenti a elementi storici ancora più dettagliati sul sito *automotivemasterpieces.com*, recentemente rinnovato. Il terzo volume comprende 38 vetture. Molto difficile scegliere quali auto menzionare tra tante meraviglie. Ma una è sicuramente la protagonista di questo volume: la vincitrice assoluta dell'edizione del 1947, l'imponente Alfa Romeo 8C 2900 B (carrozzeria Touring) del 1938, telaio 412036, guidata dal campione Clemente Biondetti e da Emilio Romano alla prima vittoria del dopoguerra.

MILLE MIGLIA'S CHASSIS VOLUME III
Sandro Binelli
Automotive Masterpieces
367 pagine - 180 euro

IMOLA 70

SUL CIRCUITO DEL SANTERNO LE GARE PIÙ APPASSIONANTI

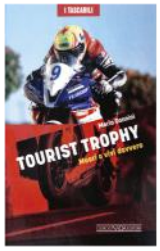
Settanta gare, settanta giorni indimenticabili che in settant'anni hanno scandito e segnato la storia della pista di Imola. Il tracciato sulle rive del fiume Santerno, intitolato a Enzo e Dino Ferrari, è dalla metà degli anni 50 uno dei luoghi di culto per tutti gli appassionati di corse a due e a quattro ruote. Qui sono stati organizzati eventi come la Coppa Shell, la 200 Miglia motociclistica, la 500 Chilometri riservata alle vetture a ruote coperte, oltre, ovviamente, al Gran Premio di San Marino, nel calendario della Formula 1 dai primi anni 80. Ripercorrere la storia di questo affascinante circuito significa passare in rassegna sia il motociclismo sia l'automobilismo sportivo ai massimi livelli, una storia scritta da Case e da campioni di assoluto rilievo. A corredo di testi rigorosi e puntuali nella ricostruzione storica sono centinaia di immagini a colori e in bianco e nero (per la maggior parte inedite) molte delle quali provenienti dell'archivio di Franco Villani. Il volume è nato in stretta collaborazione con l'autodromo di Imola per celebrare, appunto, i primi settant'anni di storia del tracciato romagnolo.

IMOLA 70
Enrico Mapelli
Giorgio Nada Editore
192 pagine - 42 euro

TOURIST TROPHY

UNA CORSA DA BRIVIDI

La corsa motociclistica per eccellenza, quella più antica e pericolosa di sempre. L'autore, Mario Donnini, è fra i più assidui frequentatori dell'Isola di Man e fra le firme più apprezzate del giornalismo sportivo; apparso nella sua prima edizione nel 2011, l'anno del centenario del Mountain Circuit, il libro va a scavare, come mai prima era stato fatto, nel tempio del rischio, fornendo motivazioni, aneddoti inediti, segreti, analisi e retroscena della corsa leggendaria e maledetta, con interventi diretti di protagonisti quali McGuinness, Hutchinson, Lougher e Anstey.



TOURIST TROPHY
Mario Donnini
Giorgio Nada Editore
271 pagine - 19 euro

BUGATTI EB 110

UN VERO MITO E LA SUA STORIA

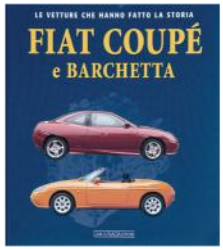
Quando, nel maggio 1987, si venne a sapere che il marchio Bugatti era stato acquisito per farlo rinascere, il mondo dell'automobile iniziò a fibrillare. I protagonisti di questa iniziativa erano due: l'ingegner Paolo Stanzani, che aveva già iniziato a progettare una nuova vettura ancora prima dell'acquisizione effettiva del marchio, e Romano Artioli, un imprenditore molto appassionato. In questo volume, a cura di Dario Trucco, c'è il racconto dettagliato di come sono andate veramente le cose, dalla genesi della EB 110, alla tribolata gestione economica, fino al fallimento dell'azienda.

LA VERA STORIA DELLA BUGATTI EB 110
Dario Trucco
Edizioni Minerva
282 pagine - 49 euro

FIAT DA COLLEZIONE

I NUOVI OGGETTI DEL DESIDERIO

Due Fiat insolite, a partire dalle rispettive linee, pulite, essenziali, iconiche, alla cui definizione contribuirono nomi importanti come quelli di Chris Bangle, Andreas Zapatinas e Mario Bianchi Anderloni. A questi due modelli la Casa torinese affidava il compito, quanto mai arduo, di sfidare un segmento di mercato delicato e ben frequentato. Questa monografia ripercorre la genesi stilistica e tecnica dei due modelli, dando voce ad alcuni dei protagonisti del tempo e avvalendosi soprattutto di preziosi materiali d'archivio, fotografici e documentali.



FIAT COUPÉ E BARCHETTA
Ivan Scelsa
Giorgio Nada Editore
119 pagine - 32 euro

a cura di **Alberto Bonvicini**

EXOTO, IL CULTO DELLA QUALITÀ

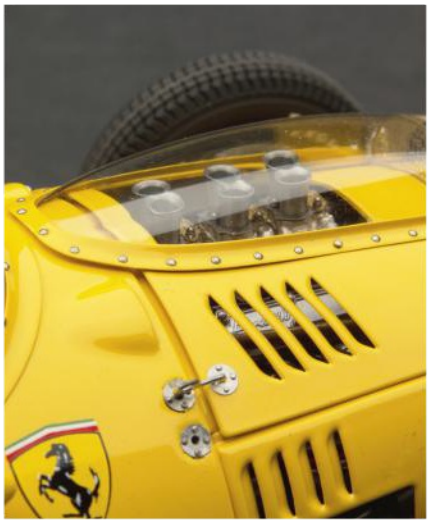
Intervista a **Tony Pierre Keusseyan**, il fondatore della Casa americana, che spiega come è avvenuto l'ingresso nel mondo 1:18, cambiando il mercato. Un apprezzamento oggi evidente, pure tra i pezzi fuori catalogo

Il patron
Tony Pierre Keusseyan, ossia "Mr Exoto", fonda nel 1986 la famosa Casa di produzione di modellini. L'azienda, il cui nome risulta dall'abbreviazione di "esclusive auto", ha visto crescere dimensioni e qualità dei suoi prodotti, fino a diventare un riferimento del mercato. Un fatto "tangibile" in queste pagine, osservando i dettagli dei vari modelli

Tra gli appassionati di modellismo, il marchio Exoto rappresenta da decenni un forte riferimento nella fascia elevata del mercato. Non solo in tema di soggetti trattati (su questo, le foto qui parlano da sole), quanto pure in termini di precisione di assemblaggio, qualità e cura riservata ai dettagli. In queste pagine vi proponiamo un'intervista esclusiva a Tony Pierre Keusseyan, ossia il fondatore del marchio californiano.

Mister Keusseyan, quando è nata l'idea di produrre modelli di una qualità così elevata?
La spinta a produrre i nostri modelli è nata assieme ai miei due fratelli. Mi sono occupato della progettazione, dello sviluppo, della produzione e poi dell'intero programma di Exoto. Da giovane volevo fare l'architetto, ho sempre avuto un occhio attento ai dettagli. Il modellismo non è troppo distante dalla visione artistico-architetturale, così tra Hong Kong e Cina ho reclutato gli ingegneri migliori e li ho portati a dare il massimo nella presentazione dei miei progetti. Molti brand hanno provato a diventare come noi, alcuni ci sono andati vicino, ma non credo che il mio approccio al modellismo sia mai stato eguagliato da altri.

I modelli Exoto sono sempre stati molto considerati, e il mercato lo conferma. Si aspettava questo successo?



Meraviglia da zoom
Dall'alto a sinistra, in senso orario, tutto in scala 1:18: autotelaio dell'Alfa Romeo Alfetta 159, 1951; Ferrari 246 F.1 della Scuderia Francorchamps, 1958; stupendo dettaglio del motore anteriore Dino 246 con copertura trasparente; vista dell'1.5 8 cilindri dell'Alfa Romeo Alfetta 159, 1951, e, più a sinistra, la monoposto vista di coda; Ferrari 312 T4 con pilota Gilles Villeneuve, vincitore del G.P. Stati Uniti Est 1979. Nell'altra pagina, Jaguar D-Type "short nose", 1956

Il mercato dell'usato da collezione opera all'interno di proprie dinamiche, spinte da molteplici fattori. A mio parere, è difficile per chiunque prevedere le tendenze future. Alcune Case hanno cercato di pubblicizzare il valore dei loro prodotti in modi anomali, ma con Exoto tutto è avvenuto in maniera naturale. Penso che la maggior parte delle persone sia portata a sottovalutare il potere della passione e il desiderio di acquisire qualcosa che non è più disponibile. È estremamente raro trovare oltre l'80% dei nostri modelli sul mercato dell'usato: quando accade, costano una piccola fortuna. Ricordo che un giorno ho visto due collezionisti darsi battaglia per una Ford GT 40 Mk II della Exoto: è stata venduta a oltre 8.000 dollari, quando all'epoca la vendevamo a 98,95 dollari. C'è sempre stato un forte apprezzamento da parte dei nostri clienti e penso che in questo senso siamo stati davvero fortunati.

La scelta dei soggetti è stata basata su gusti personali o è stata in parte "guidata" da lacune di mercato?
Exoto è arrivata nella fascia in scala 1:18 nel momento opportuno, quando mancavano molte cose: qualità, dettaglio, variazioni, creatività, arte. In più, il motorsport Usa era davvero poco rappresentato. Questo è il motivo per cui i nostri primi modelli sono state le monoposto di F.1 con motore Ford V8, le Cobra e Chaparral. Posso dire, senza sembrare esagerato, di aver trasformato da solo un intero settore, per iniziare a pensare in modo diverso. Molti ci hanno seguito, come dicevo prima; molti sono falliti, alcuni si sono avvicinati, ma le nostre creazioni sono rimaste uniche e ineguagliabili. Più tardi, nella nostra fabbrica di Dubai, con l'aiuto dei miei fratelli, abbiamo creato per i collezionisti più esigenti la linea Exoto XS. Un altro approccio rivoluzionario al modellismo, dieci anni avanti rispetto a qualsiasi altra cosa vista nella modellazione 1:18.

Inviate le vostre immagini a **redazione@ruoteclassiche.it**

UN IDILLIO VENTENNALE

Per una volta abbiamo fatto uno strappo alla regola, ma la storia merita. **L'Audi A3 1.9 TDI** del 2005 di Stefano Maggi ha sfiorato i 460.000 km senza intoppi

Alcuni lettori storceranno il naso vedendo sulle pagine di Ruoteclassiche una normale vettura non ancora ventennale, oltretutto a gasolio. Tuttavia, l'affetto che Stefano Maggi dimostra per la sua Audi A3 1.9 TDI classe 2005 merita di essere raccontato. Stefano, che ha da poco superato la soglia dei quarant'anni, è da sempre lettore di Quattroruote e un grande appassionato di motori. "Questa Audi - racconta - fa parte integrante della mia vita. Mi ha accompagnato negli spostamenti quotidiani, nelle trasferte di lavoro e nei miei viaggi di svago. Il suo motore da 105 CV si è sempre dimostrato all'altezza delle aspettative".

UNA STRADA LUNGA

In tanti anni, la tedesca non ha mai evidenziato problemi. "Solo ordinaria manutenzione - sottolinea Stefano - che faccio eseguire in modo scrupoloso. Inoltre devo ammettere che le sue linee non mi appaiono per nulla superate". Un amore incondizionato, quindi, che oggi, al raggiungimento dei 459.209 km (sì, avete letto bene), Stefano vuole festeggiare con tutti noi.

1

2

3

Viva l'Italia
1. È del 1977 la Fiat 126 di Giuseppe Sorbello.
2. Isabella Callegati Gallignani, con lo sposo Giulio Canella, a bordo della Fiat Dino 2400 Spider del 1970, acquistata dal padre Augusto una trentina di anni fa.
3. L'Alfa Romeo Giulia TI di Mitia Quagliano e la Giulia Turbo di Nicola Gnan: evoluzione della specie

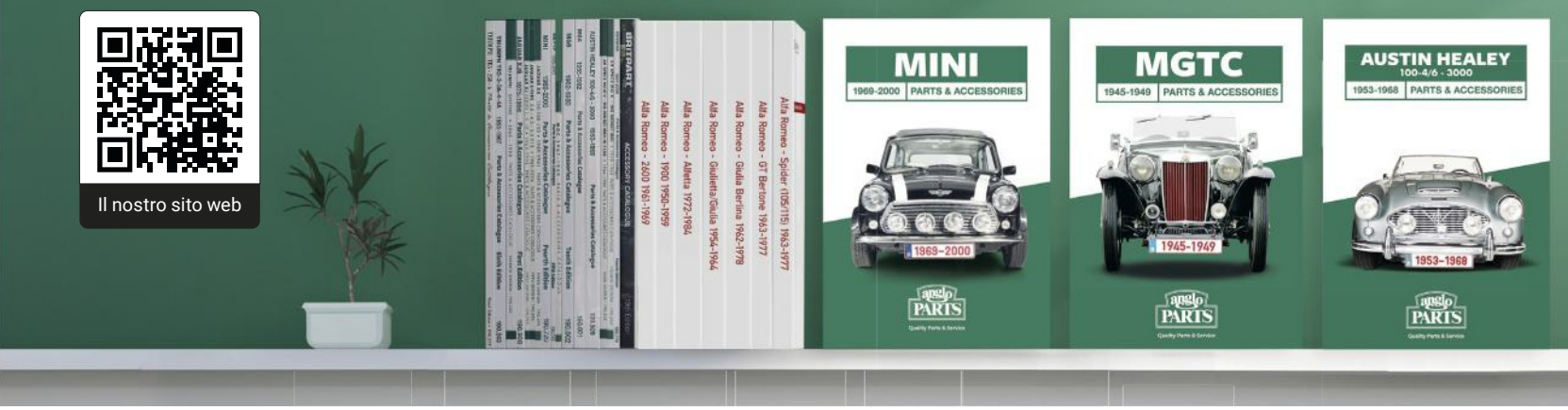
Anni 70
4. Alessandro Pagani con la Volkswagen Maggiolone Cabriolet del 1975, Elisa, Sofia e Giulio.
5. Lucia con le figlie Sofia e Marinella a Imbersago (LC), con l'Alfasud Super.
6. Massimo Bersani accompagna all'altare la figlia Carlotta con la Citroën 2 CV4 (1978) della moglie.
7. Per Sandro Vaghetti la Fiat 500 è una passione: dal suo garage ecco la "Topolino" del 1940 e la 500 del 2016

IL BEL TEMPO E' IN ARRIVO, LA TUA AUTO E' PRONTA?
UN FANTASTICO OMAGGIO PER TE: COMUNICA IL CODICE 951LH

anglo PARTS
Quality Parts & Service

Forniamo da 40 anni ricambi per auto d'epoca inglesi e da quest'anno anche quelli di Alfa Romeo.
Puoi consultare il nostro webshop nel sito o contattarci nel negozio fisico di Treviso.
Matteo, Davide, Riccardo e Dave saranno lieti di aiutarti e consigliarti nell'acquisto!

Il nostro sito web



Austin Healey · JAGUAR · LAND ROVER · MG · MINI · MORRIS · TRIUMPH · myalfagroup

Tel: 0422 321500
E-mail: treviso@angloparts.com
Whatsapp: 347 0488828
Sito web: www.angloparts.com

Anglo Parts è da oltre 40 anni il partner preferito dai meccanici e carrozzieri professionisti

di **Mario Rossi**

CHILOMETRAGGIO IN TEMPO REALE

Ora il Portale dell'automobilista fornisce informazioni sul chilometraggio **rilevato al momento delle revisioni periodiche effettuate a partire dal 2018**. Anche se nel frattempo il veicolo è stato ritargato

A partire dal 2018, la percorrenza di ogni veicolo sottoposto a revisione viene rilevata dall'operatore. E, soprattutto, il dato è pubblico, a disposizione di tutti i cittadini. Questo grazie al Portale dell'automobilista, col servizio web (*ilportaledellautomobilista.it*) e app (*iPatente*) del ministero dei Trasporti. In questo modo, qualsiasi persona è in grado di verificare, tra le altre cose, pure la classe Euro e la copertura assicurativa di ogni mezzo in circolazione. E chi è registrato può anche avere sottomano tutte le informazioni sulla propria patente (compreso l'estratto conto dei punti) e sui propri mezzi. In pratica, il servizio "verifica revisioni effettuate" permette di ottenere, per qualsiasi veicolo, lo storico dei controlli periodici a cui è stato sottoposto a partire dal 1° giugno 2018. Basta inserire il numero di targa, la tipologia di mezzo (autoveicolo, ciclomotore, motoveicolo, rimorchio) e rispondere al sistema di autenticazione tramite captcha (acronimo di completely automated public turing test to tell computers and humans apart, una misura di sicurezza tipo autenticazione "domanda-risposta") per avere una sorta di estratto conto con data, esito della revisione e chilometraggio rilevato.

Il sistema, però, fino a qualche settimana fa aveva un limite: forniva sì i chilometri rilevati in sede di revisione, ma si basava sul numero di targa; se quest'ultima era stata cambiata per smarrimento, furto, deterioramento o radiazione per esportazione e successiva nazionalizzazione, non era in grado di fornire informazioni sulla numerazione precedente.

PROBLEMA RISOLTO

Un danno non da poco che, reimmatricolando il mezzo schilometrato, permetteva di aggirare uno dei più semplici e accessibili metodi per verificare la coerenza tra la percorrenza indicata sul contachilometri (o dichiarata dal venditore) e quella rilevata a ogni passaggio in un centro revisione (compatibilmente con i limiti oggettivi di questa verifica, obbligatoria dopo quattro anni dall'immatricolazione e poi ogni due). Adesso il "baco" è stato corretto e il sistema informatico della Motorizzazione civile richiama automaticamente anche le informazioni su eventuali revisioni effettuate con un diverso numero di targa. La ricerca nel database, infatti, ora avviene in base al numero di telaio associato all'ultima targa. Un bel passo avanti sul fronte della trasparenza, considerando che nel 2023 sono stati ben 100 mila, in Italia, i veicoli ritargati, dei quali 93 mila auto. A proposito, in sede di revisione verificate subito, nel relativo certificato e sul tagliando adesivo applicato sulla carta di circolazione, la correttezza dei chilometri indicati. In presenza di un errore, infatti, il numero può essere facilmente corretto e l'operatore non può rifiutarsi di farlo. Ma soltanto nel giorno in cui è stato svolto il controllo.

di **Fulvio Zucco**

FINALMENTE SONO ARRIVATE

Il 5 febbraio **è stata consegnata la prima**, per la precisione di tipo motociclistico, con la sigla MI e i numeri azzurri su fondo bianco. Un fatto che i collezionisti di veicoli storici aspettavano da tempo

È iniziata l'assegnazione delle targhe storiche ai veicoli che possiedono le caratteristiche per poterne fare richiesta. Per la prima consegna è intervenuto personalmente il vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. La cerimonia si è tenuta presso la sede della Motorizzazione civile di Cremona, alla presenza, fra gli altri, del direttore territoriale del Nord-Ovest della Motorizzazione, Antonello Persano, e del presidente dell'Asi Alberto Scuro. Destinataria della prima targa storica è una candida Vespa Super Sport del 1965, che ha ricevuto il numero MI453246. Salvini ha dichiarato: "Ecco finalmente il risultato concreto di un decreto legge sul quale abbiamo lavorato molto e che rappresenta uno dei rari interventi del ministero dei Trasporti che porta anche vantaggi economici alle casse dello Stato, perché gli appassionati sono ben contenti di contribuire al completamento della storicità dei propri mezzi con le targhe originali di prima immatricolazione. Una bella giornata celebrativa di un simbolo che per mezzo milione di italiani è un passo in avanti. Oltre a Giovanni Tombolato che ha seguito ogni fase di questo iter impegnativo, ringrazio tutte le associazioni del motorismo storico e degli appassionati che portano in giro una delle forme più belle di turismo: quello lento, attento, consapevole, quello che crea valore aggiunto per i territori e lascia risorse sui territori stessi. Mi auguro che questa Vespa, con la sua nuova targa originale, sia portatrice di valori sani e di cultura". Antonello Persano ha specificato che, alla data della prima consegna a Cremona, erano 101 le richieste di targhe storiche pervenute alle varie sedi della Motorizzazione.

UNO DEI RARI INTERVENTI DEL MINISTERO **CHE PORTA VANTAGGI ALLE CASSE** DELLO STATO

QUANDO SI PUÒ CHIEDERE

Come da decreto attuativo del 25 novembre 2023, la targa storica può essere rilasciata ai veicoli già immatricolati in Italia e radiati d'ufficio ai sensi dell'articolo 96 c.d.s.; a quelli radiati per esportazione ai sensi dell'articolo 103 c.d.s.; agli esemplari radiati per ritiro su area privata, ai sensi della previgente legislazione, su richiesta presentata per la prima volta entro il 26 aprile 2006; ai veicoli radiati per demolizione, ai sensi della previgente legislazione, prima del 30 giugno 1998, a esclusione di quelli per i quali siano stati erogati contributi statali alla rottamazione; ai veicoli immatricolati in Italia e mai dismessi dalla circolazione, per i quali venga richiesta una reimmatricolazione con targa storica; ai veicoli privi di targhe e di documenti di circolazione, quando non risultino radiati né successivamente reimmatricolati in Italia. Per queste categorie, la targa storica è associata al veicolo in sede di immatricolazione o di reimmatricolazione dello stesso. Può essere rilasciata anche agli autoveicoli, ai motoveicoli e alle macchine agricole mai cessati dalla circolazione e ancora muniti di targa storica originale rilasciata in Italia, in caso di furto, smarrimento, distruzione, deterioramento della targa stessa.

di **Mario Rossi**

SI SALVANO SOLO SE...

Tutti i veicoli a motore idonei a circolare devono avere una polizza Rc. Anche quando sono custoditi in un box o fanno parte di una collezione privata. Ma **sono previste deroghe ed esclusioni**. E la possibilità di sospendere la polizza fino a 10 o 11 mesi

Conta l'idoneità
La nuova legge ha spostato l'obbligo di assicurazione Rc dalla circolazione (sosta e marcia su strada pubblica o privata aperta al pubblico) all'idoneità a circolare, a prescindere dal fatto che ciò avvenga. L'eventuale sanzione scatta solo in seguito ad accertamento diretto da parte della polizia. In un'area privata, però, può avvenire solo in seguito a un intervento richiesto o a un'emergenza per altri motivi.

Da oltre due mesi la notizia che tutte le auto idonee a essere utilizzate come mezzo di trasporto, anche se custodite in una proprietà privata, devono essere assicurate, turba i sonni di appassionati e di collezionisti. E le domande "ma davvero devo assicurarla anche se non circola mai?" e "che cosa succede se non l'assicuro?" si rincorrono senza risposta o con risposte confuse e parziali. Vediamo allora di fare un po' di chiarezza sulla base delle norme in vigore e delle prime indicazioni operative del ministero dell'Interno, arrivate dopo la pubblicazione, lo scorso dicembre, del decreto sull'obbligo di polizza Rc con cui il governo, a sua volta, aveva recepito una direttiva Ue del 2021.

PREVISTE ALCUNE DEROGHE

Dal 23 dicembre 2023 sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile tutti i veicoli a motore idonei all'utilizzo come mezzo di trasporto, "a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento". Le nuove regole valgono ovunque, quindi indipendentemente dal fatto che le auto siano in un box condominiale, nel garage di casa, in un capannone privato, in una collezione privata aperta al pubblico, in un museo dell'auto, in un'officina o in una carrozzeria. Non c'è l'obbligo in quattro situazioni.

1. Veicoli non idonei all'uso come mezzo di trasporto (ossia privi di motore o di ruote o in evidente stato di abbandono, cioè privi della targa o di parti essenziali per l'uso).
2. Veicoli formalmente ritirati dalla circolazione (radiati dal Pra per demolizione o esportazione e cancellati dal Pra per revoca o annullamento della carta di circolazione).
3. Veicoli il cui uso è vietato in seguito a un provvedimento delle autorità competenti (confisca, fermo amministrativo o fiscale, sequestro penale, sospensione dalla circolazione per mancata revisione, sospensione o ritiro della carta di circolazione, ritiro delle targhe).
4. Veicoli con utilizzo formalmente sospeso, ossia regolarmente assicurati ma per i quali il proprietario abbia comunicato formale sospensione alla propria assicurazione.

In queste situazioni il mezzo può legittimamente restare senza assicurazione e, in caso d'incidente, l'eventuale danno sarebbe coperto dal Fondo di garanzia per le vittime della strada. Questa casistica, però, non perimetra del tutto le possibili situazioni in cui può trovarsi una macchina storica. Al netto di modifiche della legge o diverse interpretazioni, ecco come stanno le cose.

AUTO D'EPOCA

Il Codice della strada definisce d'epoca i veicoli che hanno le seguenti caratteristiche:
- sono destinati alla conservazione in musei o in locali pubblici o privati;
- non sono adeguati per la circolazione su strada perché non posseggono i requisiti, i dispositivi e gli equipaggiamenti richiesti dalla legge per l'ammissione alla circolazione;
- sono cancellati dal Pra e iscritti in un apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri;
- la circolazione è consentita solo in occasione di manifestazioni e raduni con apposite autorizzazioni della Motorizzazione civile, quali il foglio di via e la targa provvisoria.

Anche se la circolare del Viminale non lo dice esplicitamente, si può affermare che i veicoli d'epoca, in ragione della non utilizzabilità come mezzo di trasporto, non siano soggetti all'obbligo assicurativo. Inoltre, i veicoli d'epoca, in quanto cancellati dal Pra, rientrano tra le deroghe previste dal Codice delle assicurazioni private per i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione.

VETTURE STORICHE

I veicoli d'interesse storico o collezionistico hanno le seguenti caratteristiche:
- sono costruiti da almeno 20 anni e iscritti in uno dei registri elencati nell'articolo 60 del Codice della strada (Asi, Storico Lancia, Fiat Italiano, Italiano Alfa Romeo, Storico Fmi);
- sono in possesso del Crs;
- devono conservare le caratteristiche originarie di fabbricazione, salvo le eventuali modifiche imposte per la circolazione;
- sono iscritti al Pra;
- è consentita la loro circolazione su strada a condizione che rispettino le specifiche prescrizioni su sistemi di frenatura, dispositivi di segnalazione acustica, silenziatori e tubi di scarico, segnalazione visiva e d'illuminazione, pneumatici, sospensioni, vetri e specchi retrovisori;
- sono sottoposti a revisione ogni 2 anni.

In quanto potenzialmente idonee - indipendentemente dal loro utilizzo reale - a essere utilizzate come mezzi di trasporto, le auto storiche sono soggette all'obbligo di assicurazione (a meno che, appunto, non siano rese inidonee all'uso come mezzo di trasporto, per esempio private di ruote).

SOSPENSIONE E POLIZZE CUMULATIVE

Come accennato, la norma consente in ogni caso di sospendere dalla circolazione il mezzo assicurato. La sospensione, formalmente comunicata alla compagnia, può essere prorogata più volte fino a un massimo di dieci mesi (undici per i veicoli storici) rispetto all'annualità della polizza. Quindi, in teoria, con una polizza un veicolo storico può essere coperto fino a un massimo di 12 anni, con possibilità di circolare un mese all'anno. Infine, la nuova norma non impatta sulle polizze cumulative che alcune compagnie convenzionate con i registri storici già offrono. R

NIENTE COPERTURA SOLO SE L'AUTO È PRIVA DI MOTORE O DI RUOTE. OPPURE **CLASSIFICATA D'EPOCA**

LA VETRINA DI RUOTECLASSICHE

Una rassegna di proposte esclusive riservata ai lettori di Ruoteclassiche!

SCONTO 23%

GUIDA AL COLLEZIONISMO 2023

Collezionismo under 40.000 euro

Una collana di **6 volumi (più cofanetto)** dedicata alle auto straniere di fascia medio-bassa, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Una ricca selezione di modelli per tutti gli appassionati del mondo delle auto storiche. Utili informazioni per chi vuole avviare una collezione: le quotazioni, le versioni sulle quali puntare, i club, i libri, i pezzi di ricambio e inoltre validi consigli degli specialisti del restauro.

€ 29,90 anzichè ~~€ 39,00~~

IL PODIO DEI CAPOLAVORI

Performance, innovazione e stile

Un viaggio fotografico alla scoperta delle auto del nuovo millennio elette a icone.
Tre volumi da collezione **(più cofanetto)** e 60 auto raccontate attraverso immagini, testi accurati e schede tecniche.

€ 29,90 anzichè ~~€ 39,00~~

SCONTO 23%

SCONTO 23%

GUIDA AL COLLEZIONISMO 2022

Le auto straniere più amate

Una collana per raccontare i modelli stranieri più amati e desiderati dai collezionisti. Per ogni uscita, 140 pagine che raccontano la storia e l'evoluzione dei modelli più iconici, evidenziandone pregi e difetti. A corredo tante immagini, analisi di mercato, consigli, numeri di produzione e disegni.

€ 29,90 anzichè ~~€ 39,00~~

SPEDIZIONE GRATUITA, ORDINALO SUBITO!

shoped.it/vetrina-rcl

o se preferisci telefona al 02 56568800*
dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00
*Numero telefonico di rete fissa nazionale. I costi della chiamata dipendono dal gestore e dal piano tariffario

Lo sconto è computato sul prezzo di copertina dei prodotti. I prezzi sono IVA inclusa (IVA assolta editore). Spedizione gratuita solo per l'Italia. I prodotti ordinati vengono consegnati entro una settimana dall'ordine. La presente offerta, in conformità con l'art 45 e ss del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Si può recedere entro 14 giorni dalla ricezione dell'ordine. Per maggiori informazioni visita http://www.shoped.it/cga.

Offerta valida solo per l'Italia fino al 31/12/2024 e fino ad esaurimento prodotti.

MINI CLUBMAN BYE BYE

L'ultimo esemplare è uscito dalle linee di produzione dello stabilimento di Oxford. Dopo **più di un milione di esemplari** prodotti in 55 anni, va in pensione l'iconica giardinetta inglese

Un nome, Clubman, che risale al 1969, quando la British Motor Holdings (BMH) decide di fare ordine nella sua gamma, unificando quattro varianti della Mini. Già all'inizio degli anni 60, infatti, la British Motor Corporation, divenuta BMH nel 1966, proponeva la Austin Seven Countryman e la Morris Mini Traveller, due versioni più spaziose della popolare utilitaria, a loro volta eredi, anche se solo concettualmente, della Morris Minor Traveller. La BMC vantava nei suoi listini, inoltre, la Riley Elf e la Wolseley Hornet, altre due varianti della medesima auto, dotate di allestimenti più lussuosi e approntate su pianali allungati. La Clubman ereditava da queste quattro automobili le sue peculiarità: la maggiore lunghezza e le porticine a doppio battente per accedere al bagagliaio. Le "barn-style doors", porte da fienile, come le chiamano Oltremanica, saranno sempre presenti sul modello. Negli anni 70 la Clubman riceve il più potente motore da 45 CV e si rinnova nell'estetica, cambiando il muso e guadagnando delle fasce colorate sulle fiancate. Così facendo arriva fino all'alba degli anni 80, quando, nel 1982, abbandona il mercato per la prima volta.

A VOLTE RITORNANO

Nel 2007, dopo 25 anni, la Clubman torna, più moderna, grande e ricercata. Le immancabili porticine rimangono al loro posto e rappresentano una sfida ingegneristica, dovendo lasciare, anche da aperte, i fari posteriori visibili, come prescritto dal Codice della strada. In più, testimone di una rinnovata praticità, solo sul lato destro della nuova versione, una piccola porta, incernierata posteriormente, consente di accedere comodamente ai sedili dietro. Nel 2015 arriva la terza generazione, la più grande di sempre, che traghetta il modello fino ai giorni nostri. La produzione si conclude con i 1.969 esemplari della Final Edition, l'ultimo dei quali è uscito dallo stabilimento di Oxford lo scorso 5 febbraio. Per gli irriducibili fan non resta che sperare. Del resto, è già tornata una volta: non è detto che ci abbia lasciati per sempre. **(L.S.G.)**

Challenger
BFGoodrich
Radial T/A

di **Antonello Jelitro** - foto di **Paolo Carlini**

Stella COMETA

Ultima arrivata nel settore delle sportive made in Usa di costo contenuto, è proposta **in molteplici varianti e ha subito successo**. Che dura poco, a causa delle norme anti inquinamento sempre più penalizzanti

Facilmente riconoscibile La griglia incassata e i 4 fanali esaltano l'aggressività della linea. Le strisce nere sulla fiancata sono specifiche per il modello RT, il più sportivo della gamma Challenger. Il cofano è denominato Shaker Hood ed è caratterizzato dalla grossa presa d'aria, montata sul motore, che vibra quando è in moto, da cui il soprannome Shaker. Il tipo del motore è indicato sulla presa d'aria, come avvertimento per chi volesse ingaggiare una sfida al semaforo

Nel 1970, il segmento di mercato più vivace, negli Usa, era quello delle sportive a basso prezzo, ispirate alla Ford Mustang che era stata presentata agli inizi del 1964. Caratterizzate da linea filante, dimensioni compatte e ampia scelta di motori, trasmissioni e accessori, potevano soddisfare tutti i clienti. Tutte le grandi case automobilistiche avevano in catalogo un modello del genere; i più venduti erano la Chevrolet Camaro e la Ford Mustang, mentre Plymouth Barracuda, Mercury Cougar, Pontiac Firebird e AMC Javelin si contendevano le altre posizioni della classifica.

Solo la Dodge non era presente in questa profittevole nicchia di mercato, lacuna che venne colmata proprio nel 1970, con la presentazione della Challenger. Il nuovo modello venne studiato congiuntamente alla rinnovata Plymouth Barracuda, che era sul mercato dal 1964 e aveva disperato bisogno di un restyling. Lavorando su una piattaforma comune, denominata "E", i team stilistici Plymouth, guidati da John Herlitz, e Dodge, con alla testa Bill Brownlie, presentarono due vetture all'avanguardia. La Barracuda era più piccola e meno raffinata rispetto alla Challenger, che era pure più lunga di una ventina di centimetri.

ANCHE PIÙ DI 400 CV

La nuova nata di casa Dodge era disponibile in allestimento base e RT, quest'ultimo con spiccate velleità sportive sottolineate dai motori, che partivano da un 6.300 da 335 CV, passando per due 7.200 da 375 e 390, per terminare con il leggendario Hemi 426, una belva di 7 litri capace di 425 CV, grazie alle testate emisferiche e all'alta compressione dei pistoni. Un vero motore da corsa, addomesticato per l'uso stradale, noto per le vittorie nei circuiti Nascar e Nhra. Chi voleva una vettura più lussuosa, poteva optare per l'allestimento SE (Special Edition), che prevedeva lunotto più piccolo, interni di pelle o stoffa e console sul padiglione. C'era poi la versione convertibile, disponibile sia in variante base sia RT. La Challenger era molto aggressiva, con la sua griglia ampia e i caratteristici doppi fari. Il cofano lungo era impreziosito da prese d'aria e, unito al parabrezza molto inclinato e al padiglione basso, dava sportività alla linea. Altri dettagli significativi

Non passa inosservata Aggressivi il tetto ricoperto di vinile, un trend stilistico molto in voga negli anni 70, lo spoiler sul cofano posteriore, le strisce nere, gli specchi retrovisori aerodinamici e i rari cerchi ET 2 di alluminio lucidati, accessorio aftermarket dell'epoca

Abbinamenti non comuni
I sedili di finta pelle e tessuto scozzese sono un'opzione molto rara. La leva delle marce Hurst è caratteristica per la forma a calcio di pistola, ed era un tratto distintivo delle muscle car Mopar. La strumentazione con quattro quadranti era caratteristica dei modelli RT

erano i fermi per il cofano cromati, gli specchietti aerodinamici, il tappo esterno ad apertura rapida e le doppie uscite degli scarichi.

CARRIERA BREVISSIMA

I risultati di vendita furono buoni e per il 1971 la Challenger subì un restyling della griglia e dei fanali posteriori. I motori vennero leggermente depotenziati, per permettere l'uso di benzina con poco piombo: un'avvisaglia di quanto sarebbe successo in pochi anni, con pesanti normative anti inquinamento che avrebbero stravolto e ucciso il mercato delle sportive. Già nel 1972 la Challenger perse quasi tutto il suo appeal, rinunciando alle convertibili, ai motori più grossi, ai cerchi da 15" e agli spoiler. Dopo altri due anni di agonia, nel 1974, assieme alla cugina Barracuda, uscì di produzione.

Nel gennaio 2020, un appassionato di Milano, che ha già in garage una Challenger RT del 1970 con il motore 440 Six Pack e il cambio automatico, scorrendo le aste di eBay scopre una Challenger RT del 1971, anch'essa con il potente 440 Six Pack, ma con un raro cambio manuale a 4 marce e ponte posteriore Dana 60 con rapporti corti. La vettura è in condizioni disperate, con i fianchi, i longheroni e i fondi completamente corrosi. Era rimasta per quasi tutta la sua vita nelle mani di un unico proprietario, che l'aveva usata per oltre 100.000 miglia nel rigido clima del Wisconsin, con disastrose conseguenze. Pure il motore era da rifare ed era un 440 di rotazione.

In Italia, la Dodge è stata sottoposta a un restauro integrale, che ha comportato la sostituzione di tutta la zona posteriore, cofano compreso, oltre che dei fondi. Grazie al clima freddo e umido del Wisconsin, le parti di gomma si sono mantenute perfette, tanto che sono state riutilizzate senza sostituire nulla. In circa due anni di lavoro, uno dei soli 127 esemplari prodotti nel 1971 è stato riportato in vita. R

Meglio in due
Venduta come quattro posti, la Challenger non è però molto comoda per i passeggeri seduti dietro. Il tappo del serbatoio si ispira alle vetture da competizione, come pure i gancetti fermacofano anteriori

SCHEDA TECNICA

Motore
- Anteriore, longitudinale 8 cilindri a V
- Alesaggio 109 mm
- Corsa 95 mm
- Cilindrata 7.210 cm^3
- Rapporto di compressione 10:1
- Potenza 390 CV a 5.000 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme centrale
- Aste e bilancieri
- Tre carburatori doppio corpo Holley, pompa benzina meccanica
- Raffreddamento ad acqua, 10 litri
- Lubrificazione forzata, 5 litri
- Impianto elettrico 12 V

Trasmissione
- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce
- Comando a leva centrale Hurst
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale autobloccante
- Pneumatici E60x15

Corpo vettura
- Coupé 2 porte, 4 posti
- Scocca portante con telaietto ausiliario ant.
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti, barre di torsione, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre longitudinali
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni ant. a disco, servofreno
- Sterzo con servocomando
- Capacità serbatoio carburante 80 litri

Dimensioni e peso
- Passo 2.794 mm
- Carreggiate: ant. 1.516 mm post. 1.542 mm
- Lunghezza 4.900 mm
- Larghezza 1.933 mm
- Peso 1.860 kg

Prestazioni
- Velocità 210 km/h
- Accel. 0-400 m in 13,5"
- Consumo medio 20 litri/100 km

Colpo d'ala
La coda è dominata dallo spoiler di Abs, opzione disponibile presso le concessionarie Dodge per l'ultima volta proprio nel 1971

Aveva il ruotino
Lo scarico con quattro uscite cromate e il pannello di coda rifinito con vernice nera corrugata sono esclusivi delle RT. La ruota di scorta è di dimensioni ridotte, e viene gonfiata con una bomboletta d'aria compressa

41
66650 GE

di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**

PER VINCERE CI VUOLE CLASSE

Salone di Torino 1951: irrompe sul mercato l'Aurelia B20. Monta il famoso V6 di 60°, primo motore di serie con questa architettura. **Si dimostra molto competitiva in gara**, come rimarcato da questo esemplare, che ha fatto la 1000 Miglia nel 1955

Salone dell'automobile di Torino 1951: debutta sulla scena internazionale l'Aurelia B20 Gran Turismo. Prodotto di grande sostanza e di classe inarrivabile, ha degnamente rappresentato la Casa italiana negli anni del dopoguerra, facendola diventare un vero punto di riferimento per il resto dei costruttori, soprattutto stranieri. Il capolavoro della Lancia si concretizza in otto anni intensi di carriera e tante versioni. Dentro il cofano, un vero prodigio di tecnica, quel formidabile sei cilindri con architettura a V di 60° sviluppato dall'ingegner Francesco De Virgilio, che, vista la qualità e le prestazioni fuori dall'ordinario, verrà successivamente montato anche sulle Flaminia e rimarrà in produzione fino alla fine degli anni 60. D'altronde, fin dal giorno del debutto in società, gli occhi (degli addetti ai lavori e non) sono puntati sull'Aurelia. La prima della fortunata famiglia, la berlina B10, presentata un anno prima sempre a Torino, attira subito l'attenzione perfino di Luigi Einaudi, presidente della Repubblica, immortalato dai quotidiani nazionali mentre sta ascoltando con interesse le notizie tecniche fornite dalla dirigenza della Casa, presente alla kermesse piemontese.

Grinta fra i cordoli La terza serie del nostro servizio impegnata, con Andrea Nannetti al volante, nella parte handling del circuito Asc di Vairano di Vidigulfo (Pavia). Questo esemplare ha corso anche la 1000 Miglia nel 1955, nelle mani del gentleman driver genovese Carlo Croce

BELLEZZA SENZA TEMPO

Esattamente un anno dopo, nello stesso parterre, è la volta della B20, berlinetta sportiva che adotta per la prima volta la sigla GT, Gran Turismo. Il sei cilindri viene portato a due litri, mentre la linea sinuosa e sportiveggiante la rende di un'eleganza senza tempo. Sei versioni, con vari affinamenti stilistici e un ulteriore aumento di centimetri cubi per arrivare al V6 "duemilacinque" definitivo, di recente indicato come una delle migliori creazioni tecniche del secolo scorso.

Tra le varie peculiarità del motore Aurelia spiccano il monoblocco di alluminio fuso in conchiglia, le testate pure di alluminio, le canne dei cilindri di ghisa, sostituibili e a diretto contatto con il liquido refrigerante, l'impianto di raffreddamento con due termostati: il primo sulla tubazione fra motore e radiatore, per regolare la temperatura dell'acqua, il secondo sul radiatore, per comandare la persiana che regola la portata d'aria. L'albero di distribuzione è comandato da una catena doppia, a rulli e con tendicatena idraulico, ed è un brevetto Lancia. Anche il resto della meccanica è degno di nota, per esempio il gruppo

Genova in gara
Sopra, l'eleganza austera del volante di bachelite nera e lo stemma, sulle fiancate, della Janua di Genova, scuderia per la quale correva Carlo Croce a metà degli anni 50

LA TERZA SERIE DELLA B20 **È STATA COSTRUITA IN 720 ESEMPLARI** E MONTA IL V6 PORTATO A 2.5 LITRI, CON UNA POTENZA DI 118 CV

frizione-cambio-differenziale, montato posteriormente per una migliore stabilità del retrotreno.

SIMILE, MA NON UGUALE

Rispetto alle precedenti, la terza serie (quella del nostro servizio, costruita in 720 esemplari) è la prima delle B20 a montare il sei cilindri portato a 2.451 cm³, con potenza massima di 118 CV e con carburatore Weber doppio corpo 40DCF5. Ai più sembra molto simile alla B20 dell'esordio, ma in realtà Pinin Farina rivede totalmente i lamierati, elimina le pinne posteriori, ingrandisce il lunotto, semplifica la fanaleria anteriore facendo sparire il "ciuffo"; inoltre, i proiettori vengono ora protetti da una ghiera. Quella che compare in queste pagine, telaio 2342, viene immatricolata per la prima volta il 1° giugno 1953 a Genova e intestata a nome del figlio del noto armatore Giorgio Fassio. Il primo anno della sua esistenza viene vissuto sulle strade di tutti i giorni, utilizzata soltanto nei weekend. Poi, la decisione di alienarla a Carlo Croce, armatore ligure e gentleman driver di buon livello. La B20 in realtà viene intestata alla moglie, Anna Maria Mutti. Croce, ancor prima del passaggio di proprietà (9 ottobre 1954), la utilizza per correre il Giro Automobilistico d'Italia arrivando 5° di classe (categoria GT oltre 2000) e 7° assoluto. Un buon inizio, senza dubbio. L'anno successivo, il facoltoso proprietario, che corre per i colori della Scuderia Janua di Genova, decide di partecipare con una certa costanza alla stagione sportiva.

Il 12 e 13 marzo si disputa ad Alassio la Coppa del Mare e dei Monti, con Croce che vince la classe e si piazza nono assoluto. Il 30 aprile è di scena la 1000 Miglia e il risultato finale è buono, poiché arriva sesto di classe e diciottesimo assoluto (vedi box a pagina 41). Il 10 luglio scatta la nona edizione della Coppa d'Oro delle Dolomiti e Croce conclude in sedicesima posizione assoluta. Dal 25 al 28 agosto il gentleman driver si iscrive alla Stella Alpina, concludendo settimo assoluto e quinto di classe. L'11 settembre 1955 arriva l'impegnativa Coppa Intereuropa e l'Aurelia si

Cambio sportivo
Tra le peculiarità di questo esemplare spicca il cambio a cloche Nardi. Il selettore, con la sigla ND4 (Nardi Danese 4) e la leva al pavimento, è un dispositivo adottato dalla Casa torinese anche per le vetture preparate per la squadra corse

Freni nascosti
In alto, la targhetta riassuntiva e il numero di telaio. Qui sopra, il cerchio senza coppa ruota. L'impianto frenante ha la particolarità di avere i tamburi posteriori montati all'uscita del differenziale

piazza quarta assoluta. Il 6 novembre, infine, ecco il Circuito di Ospedaletti, dove Croce taglia il traguardo primo di classe e secondo assoluto.

ALLESTITA PER LA FRECCIA ROSSA

Negli anni 60 la vettura rimane ferma e poi espatria in Svezia. Il recente ritrovamento dopo anni di oblio si deve ad Andrea Nannetti, molto attivo nel mondo delle auto storiche e premiato come giovane talento nell'edizione 2022 di Best in Classic: "La vettura era in ottime condizioni, l'ho seguita per un po' di tempo e, alla fine, sono riuscito a convincere il proprietario. Era stata restaurata nel corso degli anni e si presentava in perfette condizioni originali. A quel punto, l'ho riportata a quella che era la livrea con cui aveva corso la Freccia rossa nel 1955, quindi senza paraurti e coppe ruota, col proiettore supplementare e i numeri di gara con i quali era stata iscritta dal Croce. La meccanica è davvero ottima, e ora che l'ho provata sul circuito Asc di Vairano, posso confermare che arriva in un battibaleno alla velocità massima, non lontana dai 190 all'ora".

SCHEDA TECNICA

Motore
- Anteriore, longitudinale 6 cilindri a V di 60°
- Alesaggio 78 mm
- Corsa 85,5 mm
- Cilindrata 2.451 cm^3
- Rapporto di compressione 8,1:1
- Potenza 118 CV a 5.300 giri/minuto
- Coppia massima 18,5 kgm a 3.500 giri/min
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme in testa, aste e bilancieri
- Carburatore doppio corpo Weber 40 DCF5
- Raffreddamento ad acqua, 10,5 litri
- Accensione a spinterogeno
- Lubrificazione forzata, 5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 44 Ah

Trasmissione
- Trazione posteriore
- Frizione monodisco a secco
- Cambio a 4 marce in blocco col differenziale
- Comando a leva centrale
- Pneumatici 165-400.

Corpo vettura
- Coupé 2 porte, 2 posti
- Scocca portante di acciaio
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, foderi e ammortizzatori incorporati
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci obliqui e molle elicoidali, amm. idraulici telescopici
- Freni a tamburo
- Sterzo a vite e settore
- Capacità serbatoio carburante 75 litri

Dimensioni e peso
- Passo 2.660 mm
- Carreggiate: ant. 1.280 mm post. 1.300 mm
- Lunghezza 4.370 mm
- Larghezza 1.550 mm
- Altezza 1.360 mm
- Peso 1.100 kg

Prestazioni
- Velocità 185 km/h
- Consumo medio 13 litri/100 km

Cambio di marcia
La terza serie dell'Aurelia segna il passaggio generazionale sia dal punto di vista stilistico sia da quello tecnico. Vari gli affinamenti alla linea apportati da Pinin Farina, mentre fa il suo esordio il V6 di 2.451 cm^3, che rende la berlinetta della Lancia più performante ed equilibrata

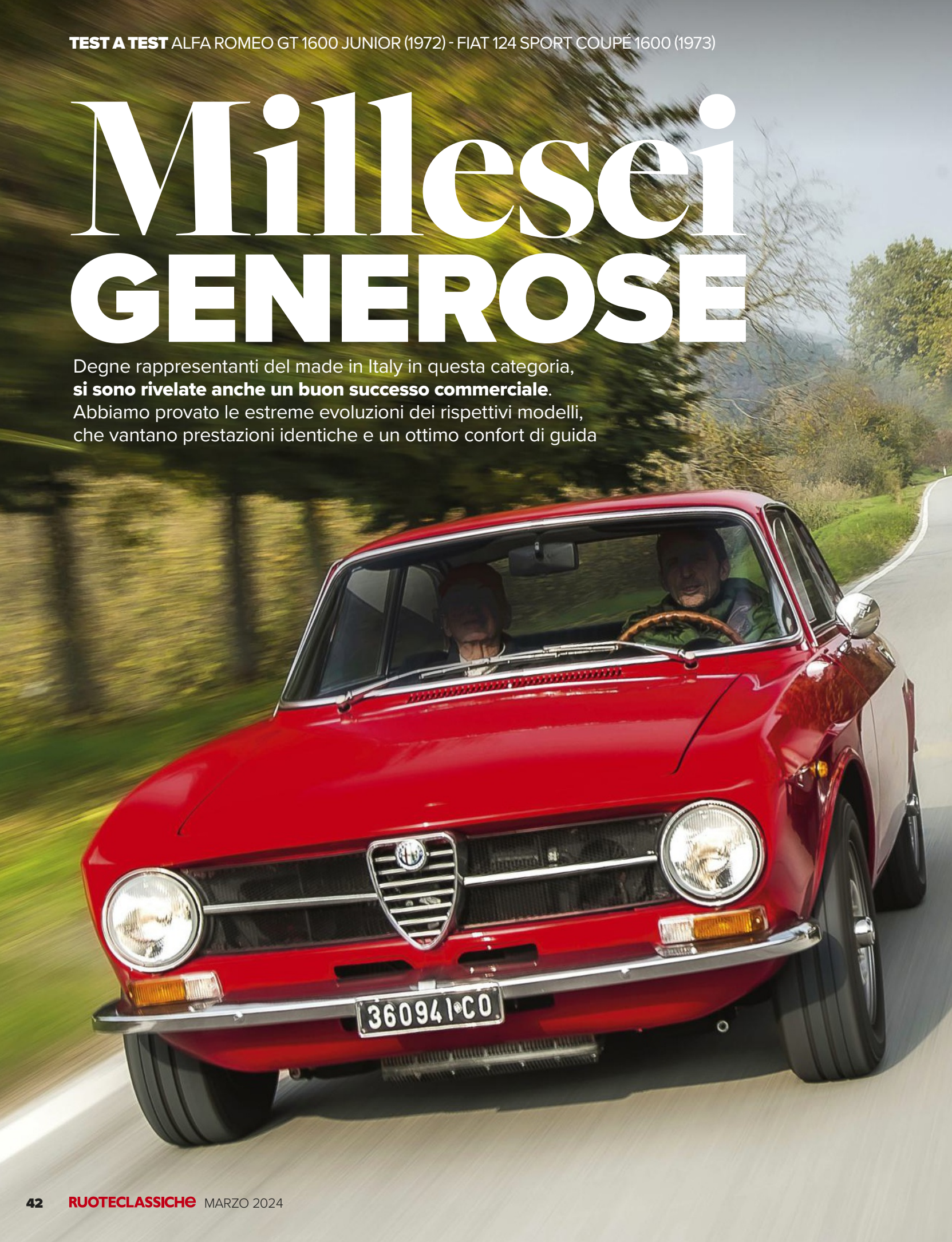
1000 MIGLIA 1955

UNA LOTTA MOLTO SERRATA

La ventiduesima edizione della Freccia rossa (30 aprile - 1° maggio 1955) viene ricordata soprattutto per il primato ottenuto dall'equipaggio vincitore. Stirling Moss e Denis Jenkinson con la Mercedes 300 SLR vincono, infatti, percorrendo i 1.597 km a una media di 157, 650 km/h. In questa gara la Casa della Stella a tre punte non si risparmia e fa la parte del leone anche nella categoria GT, con tre 300 SL "Gullwing" ufficiali ai primi tre posti (guidate rispettivamente da John Fitch, Gendebien-Wascher e Salvatore Casella). In questa classe la lotta è comunque molto serrata. Le Lancia ottengono ottimi risultati, nonostante a iscriverle siano solo equipaggi privati. In particolare, l'Aurelia B20 terza serie #2342, guidata da Carlo Croce, prende il via da Brescia col numero 411 (quindi la partenza è alle 4 e 11 di mattina) e impiega 6 ore, 21 minuti e 46 secondi per arrivare a Roma. Alla fine, taglierà il traguardo percorrendo i 1.597 km in 12 ore, 52 minuti e 29 secondi, piazzandosi diciottesima assoluta e sesta nella propria classe. Un risultato di un certo rilievo, per il gentleman driver di origini genovesi.

Millesei GENEROSE

Degne rappresentanti del made in Italy in questa categoria, **si sono rivelate anche un buon successo commerciale**. Abbiamo provato le estreme evoluzioni dei rispettivi modelli, che vantano prestazioni identiche e un ottimo confort di guida



di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**

A tutta birra
Si accende la sfida tra l'Alfa Romeo GT 1600 Junior del 1972 di Aurelio Crippa e la Fiat 124 Sport Coupé 1600 del 1973 di Roberto Mensio. In entrambi i casi si tratta di esemplari restaurati totalmente qualche anno fa

Il termine coupé deriva dal francese couper, tagliare. Era in origine un'elegante carrozza chiusa, a quattro ruote e due sportelli, adibita al trasporto di due passeggeri (più un eventuale terzo in condizioni "estreme"). A partire dalla seconda metà degli anni 50, la coupé è diventata sinonimo di granturismo, una vettura sportiva con due porte e due posti (più, eventualmente, due di fortuna) derivata dalla berlina.

FRUTTO DELL'ESTRO ITALIANO

Le duellanti di questo servizio sono due italianissime coupé che hanno avuto un buon successo commerciale. Entrambe sono delle terze serie: da una parte l'Alfa Romeo GT Junior, dall'altra la Fiat 124 Sport Coupé. Sono delle "millesei" e sono frutto dell'estro, rispettivamente, di Giugiaro e di Boano. Da qualunque lato le si osservi, è difficile muovere appunti alla sobrietà o all'eleganza. E, ancora oggi, mettersi al volante di entrambe rimane un invito a scatenare la cavalleria, sempre e ovunque. La sensazione di perfetta accessibilità e padronanza dei comandi, la funzionalità della leva corta del cambio a cloche, con la proverbiale precisione degli innesti, invogliano alla guida brillante, soprattutto sui percorsi misto-veloci che esaltano le ottime doti di tenuta di strada. Sotto questo profilo, sia l'Alfa sia la Fiat regnano incontrastate. Difficile scegliere quale sia la migliore delle due. Le prestazioni sono identiche. La verità è che bisognerebbe averle entrambe nel garage dei sogni.

Differenze minime
Soltanto la scritta sul baule identifica il modello di 1.6 litri rispetto alla GT 1300 Junior. Nel 1972 la sportiva del Biscione aveva un prezzo di listino di 2 milioni 110 mila lire. A richiesta, era possibile avere i pneumatici di misura 165 SR14 (25 mila lire), il lunotto termico (15 mila lire), la vernice metallizzata (95 mila lire), i sedili posteriori a divano (55 mila lire) e il volante con corona di legno (10 mila lire)

ALFA ROMEO **GT 1600 JUNIOR**

UNIFICAZIONE CON TANTA GRINTA

A fine anni 60, **proprio quando il successo della famiglia GT è all'apice**, inizia il progetto di razionalizzazione della gamma. E la versione Junior si arricchisce del motore più performante (serie 00536) di 1.6 litri

A fine anni 60, ad Arese si decide di attuare il progetto di razionalizzazione della produzione, che tra l'altro prevede di unificare il più possibile gli stampi nell'ambito delle diverse serie e la componentistica dei vari modelli. Al Salone dell'automobile di Torino 1970 viene quindi presentata la terza generazione della gloriosa GT, che beneficia di molte delle migliorie apportate alla seconda serie della 1750 GT Veloce, lanciata in contemporanea. Le modifiche alla meccanica si limitano all'adozione di un doppio circuito frenante, dell'alternatore al posto della dinamo e di un nuovo filtro dell'aria cilindrico collocato orizzontalmente sul fianco destro della testata. Scompare quindi la caratteristica "proboscide", presente fino a quel momento su tutte le GT, mentre il coperchio delle valvole è ora senza "scavo", identico a quello della berlina. Il frontale senza scalino ha due feritoie orizzontali sotto la calandra. Lo scudo è ridotto in altezza; i proiettori sono singoli e spostati verso lo spigolo dei parafanghi, con le luci di posizione collocate proprio sotto ai fari. Le gemme dei ripetitori laterali sono tonde. Infine, i paraurti sono più affilati e squadrati. All'interno un'unica, peraltro importante, variazione: la pedaliera è infulcrata in alto.

COPRIMOZZI DA "DUEMILA"

A partire dal 1972, anno di costruzione dell'esemplare che compare in queste pagine, la motorizzazione di 1.6 litri diventa opzionale con un sovrapprezzo di 90 mila lire. Sempre nel corso dell'anno compaiono sui cerchi i coprimozzi concavi con bulloni a vista della nuova gamma "2000", sotto il paraurti anteriore vengono aperte due feritoie orizzontali supplementari e viene offerto come optional il volante con corona di legno della 1750 GT Veloce.

Aurelio Crippa, 78 anni, di Lurago d'Erba (Como), possiede questo esemplare da quarant'anni. "Era il sogno da ragazzo", dice con orgoglio, "il suono di questo motore non ha eguali. La trovai in buone condizioni, e qualche anno dopo decisi di rifarla completamente. Qualche anno fa mi hanno tentato con una bella cifra, ma non ho ceduto. Ancora oggi usarla è un piacere".

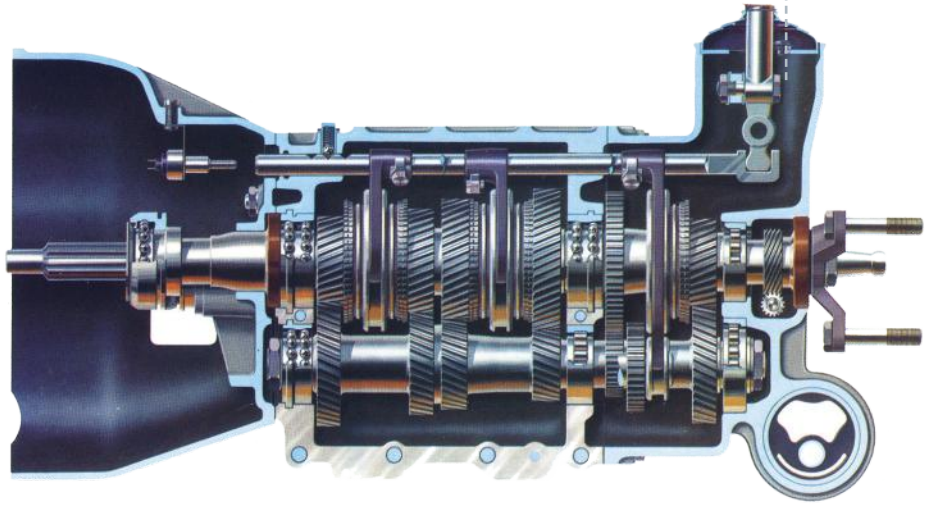
Tante migliorie
Il volante con corona di legno della 1750 GT Veloce può essere montato a richiesta, a partire dal 1972. Sempre in quell'anno arrivano i coprimozzi concavi con bulloni a vista, mentre sotto il paraurti anteriore compaiono altre due feritoie

LA TECNICA

LA BRILLANTEZZA È IL SUO FORTE

Potente e performante, **il 4 cilindri messo a punto da Busso** è destinato a rimanere in produzione per tanti anni. Tra le sue peculiarità, le valvole di scarico al sodio, per un migliore funzionamento alle alte temperature

Cinque marce, grazie
A partire dal 1962, con il debutto della Giulia, arriva il cambio a cinque marce. Normalmente la leva, sulle Alfa, è di tipo "spezzato": per inserire la retromarcia, occorre schiacciare il pomello verso il basso e spostare la leva verso destra, di fianco alla quarta

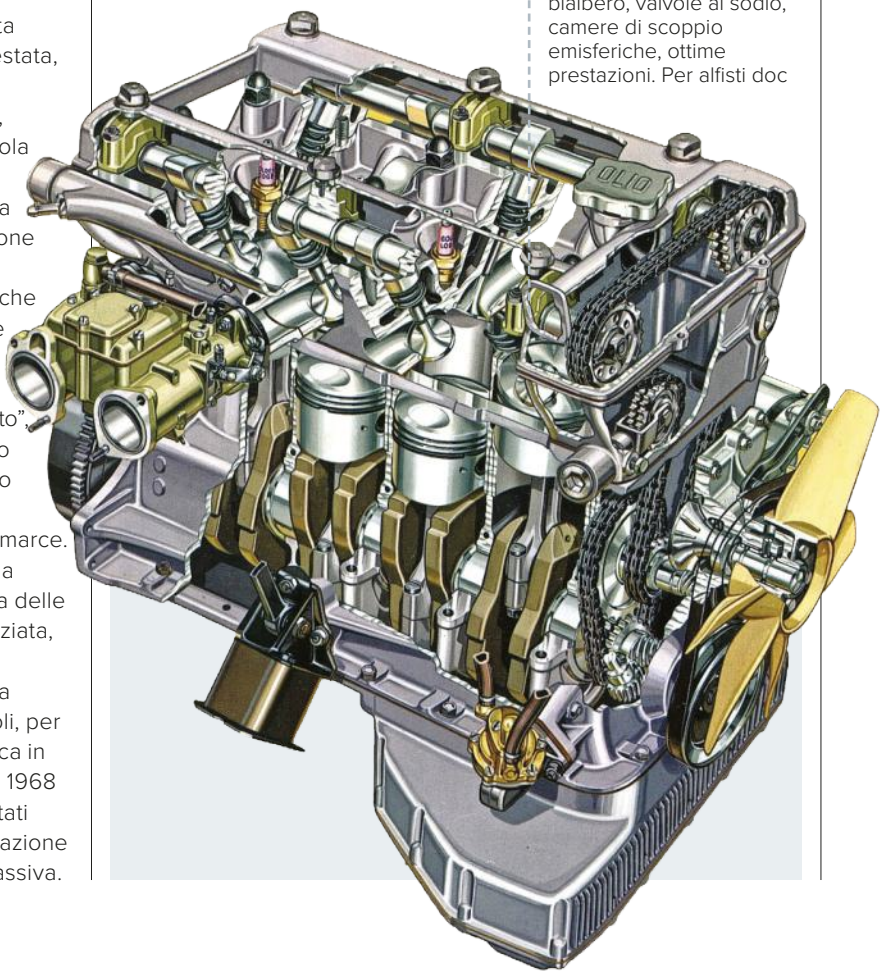


Il "cuore" della Giulia GT è il formidabile bialbero messo a punto da Giuseppe Busso alla fine della seconda guerra mondiale. L'esordio nella produzione di serie avviene con la berlina 1900 del 1950, con basamento di ghisa, mentre il primo a utilizzare la lega di alluminio, e precursore di una serie molto longeva, sarà invece quello (di 1.3 litri) della Giulietta, nel 1954. La carta d'identità rileva connotati fuori dal normale: monoblocco e testata di lega di alluminio, con canne cilindri sfilabili di ghisa; camere di combustione emisferiche; albero a gomiti di acciaio forgiato; doppio albero a camme in testa guidato da due catene di distribuzione di tipo duplex e con schema agente direttamente sulle valvole, tramite punterie a bicchiere; valvole di aspirazione e di scarico inclinate di 80°.

VALVOLE AL SODIO

Con l'avvento della Giulia (1962) il 4 cilindri di 1.570 cm^3 si arricchisce anche di altre peculiarità. Una di queste è l'adozione delle valvole al sodio. Si tratta di un sistema raffinato ed efficace, utilizzato per raffreddare le valvole di scarico, che consiste nello sfruttare le caratteristiche del sodio alle alte temperature. A tale scopo, le valvole sono cave e parzialmente riempite di sodio (circa il 60% del volume della cavità), elemento che diventa liquido a poco meno di 100°C. Il sodio liquido, spostandosi all'interno della valvola durante il veloce moto alterno, trasferisce parte del forte calore della testa al gambo (e da qui alla testata, tramite le guide valvole), abbassando, in tal modo, la temperatura della valvola di circa 150° C. Altra caratteristica della testata bialbero è quella dell'azione diretta delle camme sui bicchierini delle valvole, che causa minor dissipazione di potenza, riduce i giochi e consente di allontanare il pericolo di "sfarfallamento", quando le valvole, ad alto numero di giri, rimbalzano sulle loro sedi. Sulla GT è presente il cambio a 5 marce. Un'occhiata alla scocca: la famiglia Giulia è stata una delle prime a struttura differenziata, quindi con la "gabbia" dell'abitacolo molto rigida e frontale e coda cedevoli, per assorbire l'energia cinetica in caso di urto. Soltanto nel 1968 entrerà in vigore, negli Stati Uniti, una specifica legislazione in materia di sicurezza passiva.

I segreti del successo
Monoblocco e testa di alluminio, distribuzione bialbero, valvole al sodio, camere di scoppio emisferiche, ottime prestazioni. Per alfisti doc



SCHEDA TECNICA

Motore
- Anteriore, longitudinale 4 cilindri in linea
- Alesaggio 78 mm
- Corsa 82 mm
- Cilindrata 1.570 cm^3
- Rapporto di compressione 9:1
- Potenza 116 CV a 5.500 giri/minuto
- Coppia massima 16,5 kgm a 2.900 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Due alberi a camme in testa
- Due carburatori orizzontali doppio corpo Weber 40 DCOE27
- Raffreddamento ad acqua, 9,7 litri
- Lubrificazione forzata, 7,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah

Trasmissione
- Trazione posteriore
- Cambio a 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 165 SR14

Corpo vettura
- Coupé 2 porte, 2+2 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, molle elicoidali, bracci longitudinali, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco e servofreno
- Sterzo a vite e rullo
- Capacità serbatoio carburante 46 litri

Dimensioni e peso
- Passo 2.350 mm
- Carreggiate: ant. 1.324 mm post. 1.274 mm
- Lunghezza 4.080 mm
- Larghezza 1.580 mm
- Altezza 1.310 mm
- Peso 990 kg

Prestazioni
- Velocità 180 km/h
- Consumo medio 10,4 litri/100 km

FIAT 124 SPORT COUPÉ 1600

CHIUDE LA DINASTIA E OGGI È RARA

Prodotta dal 1972 al 1976, **è l'ultimo atto della coupé** disegnata dal centro stile della Casa torinese su meccanica 124. Verrà messa in pensione dopo averne costruite, in tre serie, circa 300 mila esemplari

Introdotta nel 1972, la coupé adotta un nuovo "look", il terzo e definitivo prima della sua uscita di scena, che avverrà circa 4 anni dopo.

Conservando inalterato il corpo centrale della carrozzeria, risultano variati il frontale e la parte posteriore. Sulla griglia radiatore fa bella presenza di sé una mascherina rettangolare in forte rilievo, in posizione piuttosto abbassata rispetto alla linea dei fari, che, con il paraurti diviso in tre elementi, diversifica decisamente questa serie dalle precedenti. Sulla fiancata è stata aggiunta una profilatura cromata con un inserto di gomma, per la protezione dai piccoli urti laterali, mentre la fascia sottoporta è stata protetta con antirombo acrilico, contro l'abrasione e la corrosione. Questa fascia, di colore nero, ha anche una sua peculiare funzione estetica, cioè quella di far apparire la fiancata più bassa e quindi maggiormente slanciata. Alla base del montante posteriore è stata aggiunta una mascherina triangolare, utile per il deflusso dell'aria interna.

Posteriormente sono ben evidenti i nuovi gruppi ottici verticali di abbondanti dimensioni, che riprendono il profilo esterno della carrozzeria, e i paraurti maggiorati con i rostri ricoperti da guarnizioni di gomma.

Completamente nuovo anche il coperchio del vano bagagli che, aprendosi fino alla base del pavimento, facilita notevolmente l'accesso al baule. Anche per quanto riguarda l'interno, il centro stile Fiat apporta numerose modifiche. Nuovi la plancia portastrumenti, di colore grigio chiaro, il

In quattro ci si sta Tipicamente anni 70 le trame del rivestimento dei sedili. L'abitabilità è discreta per 4 persone. Rarissime e ancora nella confezione originale le calotte gialle Nebilux (sopra) da applicare sui fendinebbia opzionali

Tanti optional
Nel 1972 il prezzo di listino era di un milione 990 mila lire. A richiesta c'erano l'accensione elettronica (58 mila lire), ruote di lega di magnesio (60 mila lire), cambio a 5 marce (75 mila lire), appoggiatesta (27 mila lire), vernice metallizzata (110 mila lire), cristalli atermici con lunotto termico (30 mila lire), aria condizionata (260 mila lire), differenziale autobloccante (40 mila lire)

rivestimento dei sedili, di panno pregiato, i pannelli delle portiere e i tappeti. Inedito anche il volante a due razze, con parte centrale imbottita.

UNA FAMIGLIA NUMEROSA

Vero appassionato della famiglia delle 124, Roberto Mensio, 59 anni, di Giaveno (Torino), ha praticamente tutte le versioni nel suo garage, compreso questo splendido esemplare dalla livrea Rosso Sierra 184. "L'ho comprata usata quando avevo 20 anni. Era il mio sogno da neopatentato, negli anni l'ho sottoposta a un restauro maniacale con due 'licenze': la prima, il profilo sottoporta cromato della seconda serie che esalta, a mio parere, la fiancata e la mascherina a maglie più larghe della versione Usa dal 1974 in poi".

LA TECNICA

SOTTO IL COFANO IL CUORE DELLA 132

Con l'uscita di scena della 125, **la serie finale della coupé** eredita gli organi meccanici dalla berlina che debutta nel maggio 1972. Due le cilindrate, con quinta marcia "di potenza"

Progettato dall'ingegner Aurelio Lampredi, il bialbero, in casa Fiat, è stato messo a punto per reggere il confronto con la concorrenza per tanti anni. Tanto che è rimasto in produzione, montato su varie famiglie di modelli, dal 1966 fino al 2000.

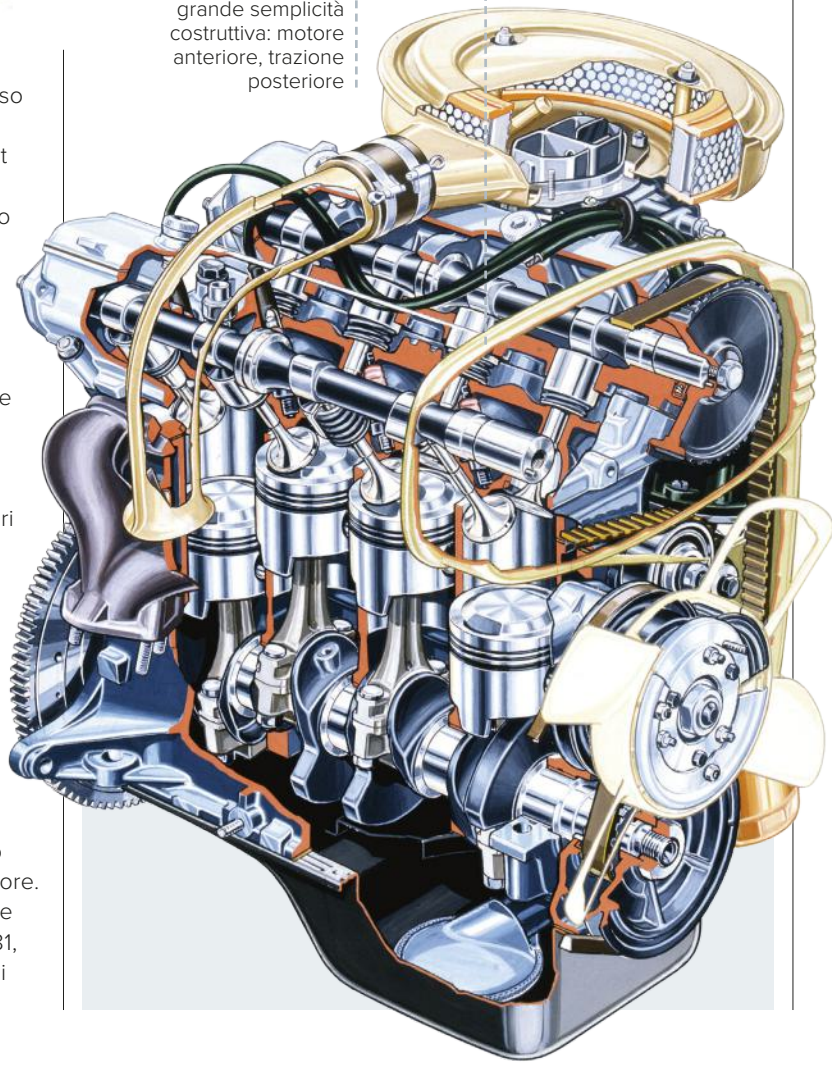
GRANDE ELASTICITÀ

Sulla terza serie della 124 Sport il 4 cilindri bialbero è quello della 132, presentata qualche mese prima. Sono due le motorizzazioni a disposizione, con cilindrate di 1.592 cm^3 e 1.756 cm^3, in grado di erogare potenze rispettivamente di 108 e 118 CV. Rispetto alla serie precedente, il cambio a 5 marce è un optional, con la quinta "di potenza", anziché "di risparmio" come sulla 132. Sin dal debutto il bialbero è stato un motore innovativo: basti pensare che il comando degli alberi a camme utilizza la cinghia dentata di gomma, una soluzione inedita, negli anni 60. Tra le sue peculiarità, da citare soprattutto gli alberi a camme in testa agenti direttamente sulle valvole con punterie a bicchiere e regolazione con piattelli intercambiabili; l'albero motore con cinque supporti di banco; gli alberi a camme comandati, appunto, da cinghia dentata con armatura di acciaio; la testata polisferica d'alluminio; le valvole di grosso diametro, disposte con angolazione tra loro di 65°. Il cielo dei pistoni è caratteristico, con due lunette per l'alloggiamento delle valvole completamente aperte.

Che semplicità
Lo schema meccanico mette in evidenza una grande semplicità costruttiva: motore anteriore, trazione posteriore

Robusto e longevo
Prodotto dal 1966 al 2000 in varie cilindrate, il bialbero Fiat introduce la distribuzione a cinghia dentata, una novità per l'epoca. L'albero motore poggia su cinque supporti di banco

Tutte le versioni del motore sono state create sullo stesso basamento: il capostipite è il 1.438 cm^3 della 124 Sport del 1966. Di conseguenza, con l'aumento dell'alesaggio dei cilindri, è risultato semplice aumentare la cilindrata senza stravolgere l'architettura di base del motore. Successivamente sono state anche prodotte versioni a iniezione, sovralimentate, con quattro valvole per cilindro e con contralberi d'equilibratura. Tra i pregi, sicuramente l'elasticità, la coppia, la brillantezza e la robustezza, tanto da essere spesso usato nelle competizioni. Da apprezzare anche la regolarità di erogazione della potenza, senza vuoti di carburazione. Unico difetto è il consumo elevato per le versioni con carburatore. Con l'adozione dell'iniezione elettronica, a partire dal 1981, sono migliorati sia i consumi sia le prestazioni generali.



SCHEDA TECNICA

Motore
- Anteriore, longitudinale 4 cilindri in linea
- Alesaggio 89 mm
- Corsa 79,2 mm
- Cilindrata 1.592 cm^3
- Rapporto di compressione 9,8:1
- Potenza 108 CV a 6.000 giri/minuto
- Coppia massima 14 kgm a 4.200 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa
- Due alberi a camme in testa
- Un carburatore doppio corpo Weber 34 DHS/10
- Raffreddamento ad acqua, 8 litri
- Lubrificazione forzata, 3,7 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah

Trasmissione
- Trazione posteriore
- Cambio a 4 marce, a richiesta 5 marce
- Comando a leva centrale
- Frizione monodisco a secco
- Pneumatici 165 HR13

Corpo vettura
- Coupé 2 porte, 4 posti
- Scocca portante
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori a ponte rigido, due puntoni longitudinali, molle elicoidali, barra trasversale
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco con servofreno
- Sterzo a vite e rullo
- Capacità serbatoio carburante 45 litri

Dimensioni e peso
- Passo 2.420 mm
- Carreggiate: ant. 1.340 mm post. 1.310 mm
- Lunghezza 4.170 mm
- Larghezza 1.670 mm
- Altezza 1.340 mm
- Peso 995 kg

Prestazioni
- Velocità 180 km/h
- Consumo medio 8,7 litri/100 km

PROGETTATO DA LAMPREDI, **IL BIALBERO DI CASA FIAT** GARANTISCE OTTIME PRESTAZIONI SULLA 124 SPORT COUPÉ

di **Andrea Stassano**

SECOND

È quella che, con molto coraggio e un pizzico di follia, ha voluto donare un ingegnere di Pistoia a **questa coupé, rimasta per anni in un fiume**. Ecco la storia **incredibile**, non di un restauro, ma di una resurrezione in veste diversa

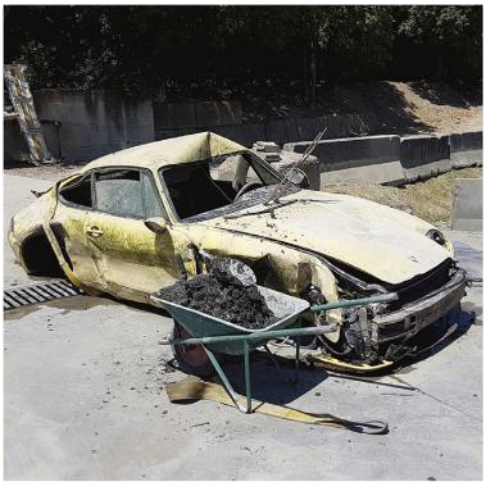
Questa non è una storia come le altre. È "la" storia, almeno tra le Porsche 911 "993" che conosciamo. Un mix di destini incrociati e decisioni prese anche sull'onda dell'emotività. Oltre, ovvio, a una tenace, feroce passione messa in campo dall'attuale proprietario, che non si è incrinata (ha solo vacillato, in qualche fase) neppure di fronte a problemi che sembravano insolubili. Una vicenda che ha messo uno di fronte all'altro una Porsche 911 Carrera "993" MY '95 color Giallo Limone e Paolo Iacometti, ingegnere civile di Pistoia. Ebbene, in questa trama, c'è un prima e un dopo: e lo spartiacque, nella vita della berlinetta, come in quella del suo "ri-costruttore", è il "tuffo" dell'auto nel fiume Bisenzio in piena, avvenuto il 14 febbraio 2014, in una landa imprecisata della zona industriale di Firenze. La causa? Forse le condizioni viscide del fondo, forse un errore di guida.

Ripescata
Sotto, da sinistra, la Porsche 911 del servizio è stata appena tirata fuori dal fiume toscano Bisenzio, a metà 2018: e qui inizia l'avventura; nel piazzale della ditta movimento terra, la 911 giace piena di mota, con l'attuale proprietario che comincia a portarla via con la carriola; la Porsche è a casa: il numero di telaio, alla base del parabrezza, è ancora leggibile, dopo che la coupé è rimasta per molto tempo sott'acqua

Ultimata
Quella che nel 2018 - come si vede in basso - era solo un relitto, che nessuno avrebbe voluto restaurare, dopo circa cinque anni di lavoro "matto e disperatissimo", si è trasformata nella splendida 911 "Tributo" RS Clubsport che vedete nella pagina di fronte. Anni di duro lavoro, di paziente ricerca dei pezzi, di recupero di tutto ciò che si poteva salvare (tranne le targhe, andate perdute). E poi ecco la ricompensa a tanta passione (e tante spese)

FASE SUBACQUEA

Fatto sta che la Porsche finisce sott'acqua e ci rimane per anni. Fino a quando, a fine 2017, viene avvistata (in realtà, solo il tetto) da un passante, che avvisa le forze dell'ordine, le quali, a loro volta, rintracciano il proprietario, invitandolo a procedere a recuperare e smaltire quello che è davvero un rifiuto speciale. Operazione perfezionata nel giugno 2018, quando la 911 esce dalla sua prigione acquatica e torna sulla terraferma. Le sue condizioni appaiono subito disperate: "farcita" di melma e detriti e con la carrozzeria sfondata in più parti. È l'ombra di sé stessa, e la meccanica è un buco nero. Nessuno, a quel punto, scommette su un recupero. L'intestatario della 911 è determinato a demolirla, ma a quel punto arriva Paolo, che apprende la notizia del ritrovamento da un post sulla pagina Facebook (Porsche 993 Italia) da lui stesso creata, e decide d'intervenire. Nessuna 911, secondo lui, andrebbe pressata, a maggior ragione una "993". E, con la scusante razionale di poter recuperare dei pezzi, decide di agire per evitare



MASSIMILIANO SERRA

LIFE

Buona carta
Nonostante gli anni trascorsi nell'acqua (dolce) del fiume, la 911 ha restituito in gran parte leggibili - ovvio, dopo accurata pulizia e asciugatura - il libretto uso e manutenzione (in alto), e quello dei tagliandi (qui sopra), sul quale sono ancora visibili due interventi e relative date

AL MARE **VEDEVO PASSARE MOLTE 928 E 944**. MA È STATA LA **PASSIONE YANKEE** PER LA PERSONALIZZAZIONE A FORGIARMI

l'irreparabile. Così facendo, Paolo solleva il proprietario da ogni incombenza ed esborso. Le targhe non ci sono, ma, al momento, questo pare l'ultimo dei problemi. Da quell'istante, la vita del neo possessore della "993" non sarà più la stessa.

IMMAGINI CHE TORNANO

Ma facciamo un passo indietro: da dove nasce in Paolo tanta passione per il marchio? Da bambino, trascorre le estati in Versilia, a Marina di Pietrasanta (Lucca). Ed è là che vede passare molte Porsche, tra cui 928 e 944, oltre all'immancabile 911. All'epoca, non è così patito di auto, ma poi diventerà porschista, un po' per quella esperienza adolescenziale, ma soprattutto per ciò che ha provato chattando con i tanti appassionati dei siti americani: collezionisti che vivono la loro vettura tutti i giorni, anche personalizzandola. Fatto, quest'ultimo, che avrà un peso decisivo nelle scelte future di Paolo. Come pure lo avrà quel colore così sgargiante, Giallo Limone, difficile da dimenticare. Una tinta che, sulla "993" protagonista del servizio, è stata espressamente richiesta all'ordinazione dal primo acquirente, la Enrico Coveri srl - sì, proprio la Maison d'alta moda -, che l'aveva ricevuta su strada il 3 marzo 1995. Ricca la dotazione dell'esemplare, che a richiesta include l'assetto sportivo, gli interni tutti di pelle, il differenziale autobloccante, i sedili a regolazione completamente elettrica e, appunto, il colore Giallo Limone ordinato su campione.

INIZIO AL CALDO

Torniamo al "relitto", piena estate 2018. Il lavoro su "Limoncella" - il copyright è di Paolo - inizia a casa dei genitori (per fortuna, lo spazio c'è), con grande entusiasmo, ma dopo tre mesi spesi a rimuovere fango, smontare pannelli e a estrarre la meccanica, la situazione pare disperata. La trasmissione non è recuperabile, il pregiato sei cilindri boxer resta un punto interrogativo. Un po' di luce arriva dal carrozziere, che non ravvisa corrosione e valuta risolvibili alcune "pieghe" presenti sulla scocca. Dopo altri due mesi di fatica, la laboriosissima apertura del motore, quantomeno, non rivela criticità insormontabili. Ciò

Quanto lavoro!
1. Interni originali ripuliti, con sedile rivestito di pelle, completo di regolazioni elettriche. **2.** Prime operazioni di asportazione della notevole quantità di mota dal vano motore. **3.** Ventola di raffreddamento del motore corrosa, realizzata di lega di magnesio. **4.** Alcune parti originali: volante, paraurti posteriore, specchietti retrovisori, braccetti sospensioni del retrotreno. **5.** Tutte le viti delle sospensioni, prima di essere pulite in acido e rizincate. **6.** Porta rimontata a mo' di "dima" per verificare i vari accostamenti, pre-sabbiatura ad acqua. **7.** Prima stesura di vernice della parte esterna della scocca. **8.** Fine 2021: scocca nuda con la prima riverniciatura. **9.** Cruscotto, già con doppia mano di vernice. **10.** Lucidatura della scocca: la tinta include il trasparente all'interno

1

2

3

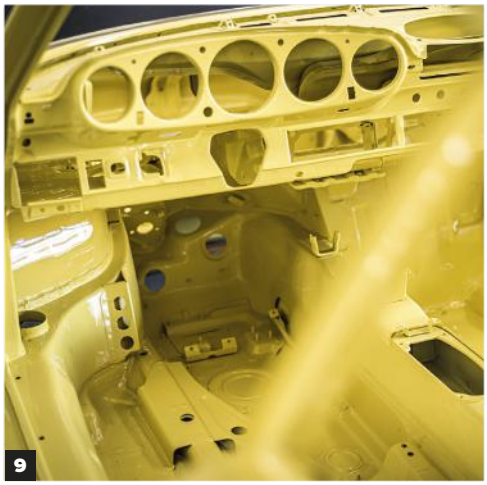
4

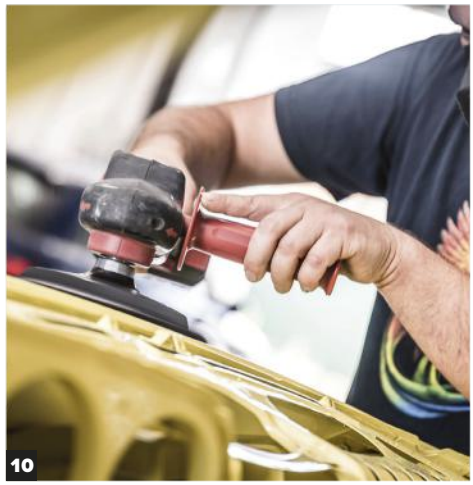
5

6

8

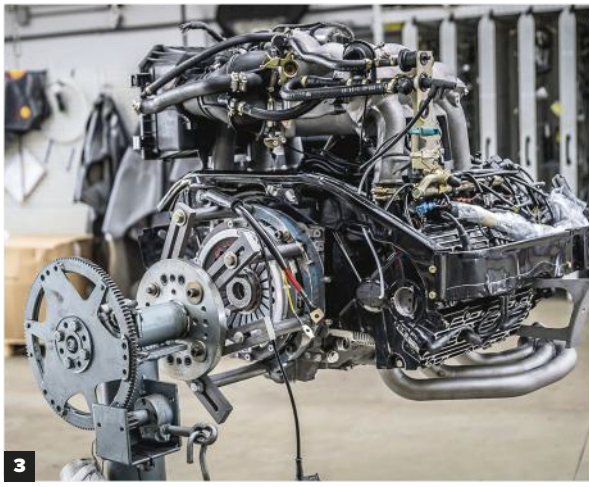
7

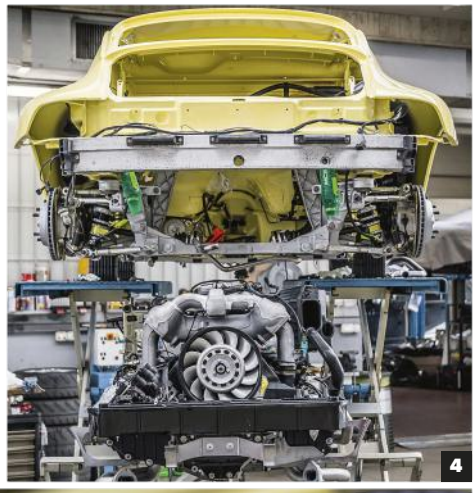

9


10

1

2

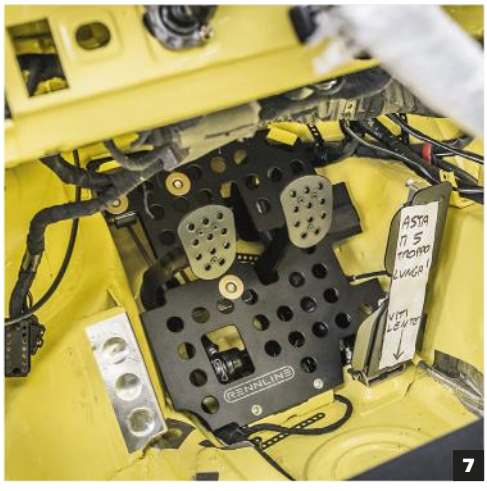

3


4

5

8

6



7

AVEVO PIÙ **TEMPO CHE SOLDI DA SPENDERE**, COSÌ HO COMPRATO I RICAMBI SUL WEB, ANCHE PER CREARE CONTATTI

fa ritenere - sia pur a fronte di uno sforzo titanico, in termini di tempo impiegato, di energie spese e di costi - ancora possibile il sogno di rivedere, un giorno su strada, la 911. La meccanica viene smontata a mano, vite dopo vite; vengono individuate le parti da sostituire, poi Paolo si mette a caccia dei ricambi nuovi e usati su internet. Migliaia di e-mail, soprattutto verso Germania e Stati Uniti, per prendere accordi con gli specialisti, visionare il materiale e procedere all'acquisto. Mentre il "tassametro" continua a correre...

VIRATA SU "RS CLUBSPORT"

Man mano che il progetto di recupero diventa possibile, si fa strada l'idea di procedere non a un restauro originale, ma alla ricostruzione di un'auto fatta su misura per il suo pilota: una "993" RS Clubsport, una "naked" dal look molto grintoso. Arriva così il momento di appoggiarsi a uno specialista: l'Autocarrozzeria Capecchi di Pistoia, che aveva già visionato la 911 all'inizio, e che comincia i lavori nel gennaio 2020. Si opta per la sabbiatura della scocca ad acqua, nella speranza - poi confermata dai fatti - che la zincatura originale fosse ancora buona. La lavorazione della lamiera, eseguita a regola d'arte, viene "aiutata" dalla presenza dei trequarti posteriori completi di sottoporta già saldati, rimanenza della catena di montaggio della Casa. Il tetto, nuovo, proviene invece da un magazzino tedesco. Nell'estate 2021, al fondoscocca vengono applicati l'antirombo (che non era previsto sulla "993" RS all'epoca) e una colorazione in tinta carrozzeria. Su quest'ultima, per ora, viene applicata una sola robusta mano di vernice, mentre all'interno sono due.

Della meccanica si occupa un mago del motorsport: Orlando Redolfi, di Pedrengo (BG). È il suo centro ufficiale a curare e montare le sospensioni da corsa regolabili e i freni. Il cambio, vero cruccio della vicenda, viene rintracciato nell'ottobre 2021 grazie all'intervento di un porschista di Pistoia. I tasselli, quindi, ci sono tutti e il motore viene riassemblato nell'autunno 2022. Nel febbraio 2023 avviene la prima messa in moto: Paolo è presente, e in mano tiene quella chiave che arriva da un mondo sommerso.

Recupero nei dettagli
La chiave originale, rinvenuta sull'auto finita nel fiume. Si trovava ancora ruotata nel blocchetto d'avviamento, dove poi è ritornata (sopra): è nuovo solo lo stemma d'argento

MASSIMILIANO SERRA

Verso la fine della fatica
1. L'autore dell'"opera omnia" e proprietario della 911 del servizio.
2. Tecnici dell'Autorlando Sport di Pedrengo (BG), noti esperti di motorsport: qui presentano il boxer con l'aggiunta del sistema di aspirazione VarioRam.
3. Il gruppo motore con l'impianto di scarico originale messo a nudo.
4. Motore e scocca sono pronti per il "matrimonio".
5. Disco forato e ventilato originale, con sospensione anteriore su Uniball e piastra di accoppiamento realizzata di alluminio.
6. Vista del cockpit con strumenti e volante Momo rivestito di pelle, utilizzato come "muletto".
7. Pedaliera originale restaurata, con l'aggiunta del comando acceleratore regolabile in profondità e in larghezza.
8. La 911 fatta e finita, qui equipaggiata con cerchi di lega BBS Motorsport da 18 pollici, realizzati in tre parti

IMPRESSIONI

A CONTATTO DIRETTO CON LA STRADA

Così ricostruita, **alleggerita e regolata per la pista**, la coupé tedesca si dimostra ora molto verace e **ancora più incollata all'asfalto**. Merito del gran lavoro realizzato, che ha trasformato la "993" in modo radicale

Tanto, biblico lavoro su questa 911 Giallo Limone, che abbiamo ripercorso alle pagine precedenti, si traduce anche in un comportamento stradale super verace e divertente. Anche perché, alla ricostruzione certosina, si aggiunge pure una corposa riduzione della massa, nell'ordine dei tre quintali. Operazione che ha incluso parti di carrozzeria (come il cofano anteriore e i parafanghi davanti, ora di carbonio e kevlar) e un allestimento racing degli interni, da dove sono spariti, tra l'altro, i rivestimenti, l'impianto di climatizzazione e ventilazione e il materiale fonoassorbente. Altre "economie" in termini di peso arrivano, tra l'altro, dall'adozione della batteria al litio, dai sedili Recaro con guscio di fibra di carbonio e dai dischi anteriori con campana in Ergal. Insomma, un'altra auto rispetto a quella pre volo nel fiume, che s'apprezza subito al volante.

SENZA FILTRI

La 911 "Limoncella" viaggia su due binari, ci spiega il proprietario, Paolo Iacometti, "ma ha pure un grip meccanico che lascia senza fiato, specie se si utilizzano i cerchi da 18". E a dare un sapore unico alla guida concorre lo sterzo, privo di elementi elastici, che assicura un gran gusto nel misto, come pure qualche contraccolpo sulle braccia, quando ci si imbatte in irregolarità pronunciate". Il rollio è quasi assente, e pure questo concorre a rendere "questa 911 un'arma affilata come una katana in curva". Chiediamo: è scomoda? "No" replica Paolo, "nonostante l'indole da pista, l'auto non è così rigida, forse anche perché sulle sospensioni grava una massa ben inferiore a quella d'origine". E il motore? Sempre Paolo: "In rodaggio non ho ancora superato i 4.000 giri, ma già così va forte. La 911 fa tutto con apparente indifferenza, leggera come una libellula". Poi, non si può avere tutto: priva di rivestimenti, il rumore dei sincronizzatori si fa sentire, certo. Ma, forse, pure questo è il bello di un'auto unica, che Paolo ha voluto ritagliarsi come un guanto. **A.S.**

Ora è asciutta Il proprietario a bordo della "nuova" 911 RS Clubsport. Sotto, la plancia, col volante originale della Cup "993"

MASSIMILIANO SERRA

SCHEDA TECNICA DELL'ESEMPLARE

Motore
- Posteriore, longitudinale a sbalzo, 6 cilindri boxer
- Alesaggio 100 mm
- Corsa 76,4 mm
- Cilindrata 3.600 cm^3
- Rapp. di compressione 11,3:1
- Potenza 272 CV a 6.100 giri/minuto
- Un albero a camme in testa per bancata, 2 valvole per cil.
- Iniezione elettronica Bosch Motronic M 2.10
- Sistema di aspirazione tipo Varioram
- Raffredd. ad aria con ventola
- Lubrificazione forzata, 11,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 75 Ah

Trasmissione
- Trazione posteriore
- Cambio manuale a 6 marce
- Frizione monodisco a secco
- Differenziale autobloccante
- Pneumatici 205/50ZR17 ant., 255/40ZR17 post.

Corpo vettura
- Coupé 2 porte, 2 posti (rimossi quelli post.)
- Scocca portante
- Sospensioni ant. a schema MacPherson, triangoli trasversali su giunti Uniball, molle elicoidali, barra stabilizzatrice RS regolabile
- Sospensioni post. multilink a 5 bracci, triangoli inferiori mod. RS, bracci convergenza e barra stabilizzatrice modello RS regolabili
- Ammortizzatori idraulici telescopici regolabili a 3 vie
- Freni a disco autoventilanti, Abs con Abd (optional)
- Sterzo a cremagliera, servocom. elettroidraulico
- Capacità serbatoio carburante 72 litri

Dimensioni e peso
- Passo 2.272 mm
- Carreggiate: ant. 1.405 mm, post. 1.444 mm
- Lunghezza 4.245 mm
- Larghezza 1.735 mm
- Altezza 1.300 mm
- Peso 1.075 kg

Prestazioni
- Velocità 270 km/h

PESA **300 CHILI IN MENO**
E HA POCHISSIMO ROLLIO:
COSÌ L'AUTO È PIÙ AGILE
E COINVOLGENTE DA GUIDARE

Ha

Da cultori
Con la Z8 la Casa di Monaco torna dopo decenni nella nicchia delle roadster ad alte prestazioni. La due posti tedesca, che viene proposta nel 2000, in Italia, a 240.292.000 lire, è equipaggiata con un V8 4.9 da 400 cavalli, che suona come un violino, in particolare a capote abbassata

di **Andrea Stassano** - foto di **Thomas Maccabelli**

fermato IL TEMPO

Di una **bellezza rara e attualissima**, la convertibile dell'Elica rappresenta il ritorno al top, erede della 507 Roadster del 1955. Raffinata per il **telaio d'alluminio e il V8 4.9** della M5, si lascia guidare con disinvoltura, senza un impegno eccessivo

Chilometri giusti
Il libretto dei tagliandi della vettura del servizio riporta anche l'ultimo intervento effettuato dal precedente proprietario, nel dicembre 2022, a 177.387 chilometri (ora la roadster ha superato di poco i 180 mila). In alto, l'elegante "feritoia" sulla fiancata, che riprende l'analogo tratto stilistico presente sulla 507 Roadster del 1955, la progenitrice della Z8

IL PREZZO, ALL'EPOCA, ERA MOLTO ELEVATO, MA **LA DOTAZIONE DI SERIE ERA RICCHISSIMA** E INCLUDEVA PURE L'HARDTOP

L'impressione, a meno di 24 anni dalla presentazione a Los Angeles, è che alla BMW Z8 sia stato permesso di ingannare il tempo. La guardi, un po' concept, un po' muscle car, un po' scoperta da sogno, e ti rendi conto che sa ancora colpire al cuore, portandoti a un livello superiore di quello della "semplice" supercar. Di certo, nel pacchetto della roadster, contano i tanti richiami rétro all'antenata 507 Roadster (sul design vi rimandiamo a pagina 66). Insomma, la scoperta di Monaco inaugura il terzo millennio in un mix speciale, che attraversa più epoche.

SALTO TRIPLO

Così, il ritorno della BMW nell'élite delle due posti avviene grazie alla Z8. Si chiude una lunga pausa nella fascia alta delle sportive scoperte dell'Elica che, dopo la 507 del 1955, aveva sfornato più che altro versioni cabrio derivate da berline. Ebbene, la "vacanza" dalle convertibili biposto si interrompe, almeno nella fascia più "terrena", nel 1988 con la Z1 e nel 1995 con la Z3. Quando, due anni dopo, al Motor Show di Tokyo, compare in pedana la Z07, il gran salto è compiuto: è, infatti, il trailer della Z8. Quest'ultima entra in produzione nel 2000, per uscirne già nel 2003, dopo circa 5.700 esemplari, inclusi gli esemplari della variante Alpina V8.

Cofano lungo - che cela un motore a otto cilindri a V, come sulla 507 -, abitacolo arretrato, parafanghi sinuosi, coda seducente. Uno schema vintage, cui si aggiunge la capote di tessuto tristrato ad apertura automatica e chiusura semiautomatica, con frangivento di serie. A ciò, però, la Z8 abbina un sottopelle all'avanguardia: telaio "space frame" (con tubi e pannelli) di lega leggera, al quale sono fissate le parti di carrozzeria, sospensioni pure di lega, con le anteriori a schema MacPherson e le posteriori multilink a cinque bracci. Quattro i freni a disco autoventilanti, assistiti da Abs più Cbc (Cornering Brake Control: in pratica, riduce sottosterzo o sovrasterzo in frenata), oltre ai controlli di stabilità e trazione.

Il motore anteriore longitudinale, arretrato verso l'abitacolo, è solidale al cambio manuale a sei marce: la trazione è posteriore, ma, curiosamente, non c'è differenziale autobloccante. Eppure, la potenza non manca: il V8 4.9 aspirato

Telefonino di serie
Da sopra, in senso orario: belle e rétro le razze del volante; il telefono Gsm di serie, un Motorola StarTac; comodi i due scomparti sul fianchetto porta, visto il poco spazio a bordo; i rollbar sono rivestiti di pelle, come i sedili, con frangivento di serie; strumentazione e climatizzatore (manuale) sono a centro plancia; era di serie pure il navigatore satellitare, che sfrutta i CD con le mappe ufficiali della Casa

Luce a volontà
I gruppi ottici anteriori carenati, del tipo allo xeno, vennero valutati molto positivamente, all'epoca, da Quattroruote (nella Prova su strada del luglio 2000). Le luci in coda - come pure quelle dei lampeggiatori e degli stop - sono invece al neon, tecnologia che consente un'accensione rapida e offriva all'epoca al designer, come si vede bene nella foto, una notevole libertà stilistica

I 400 CAVALLI SI DEVONO VEDERE, SENTIRE: ECCO PERCHÉ CI SONO GRANDI **TERMINALI DI SCARICO** E CERCHI DI LEGA DA 18 POLLICI

eroga infatti 400 cavalli e 500 Nm di coppia. È la stessa unità montata sulla coeva M5, curata quindi dalla divisione Motorsport. E si sente: basta dare fiato agli "ottoni".

OCCHI SULLA STRADA

Davanti al guidatore, solo la strada: la strumentazione, non troppo "tecnica", e i comandi principali sono infatti raggruppati al centro, non il massimo in fatto di leggibilità. Per avviare il motore, bisogna dare contatto con la chiave e premere il pulsante Start. Il V8 si anima con un rombo basso, quasi "americano". La Z8 è un'auto moderna, ma è pensata come una vintage: infatti, si sta seduti in basso, vicini all'asse posteriore, col lungo cofano davanti. Anche senza insistere sul gas, l'auto spinge molto forte, con una peculiarità: il motore aspirato sale di giri con una progressione rapida, ma più corposa che cattiva. Senza disdegnare mai i bassi regimi. E proprio la sua tempra non estrema dona alla sportiva tedesca un ulteriore tocco rétro. Occhio, però: la Z8 non è "paciosa", tanto che brucia lo 0-100 in 4,7 secondi. Una grinta da gestire grazie a uno sterzo più pronto che rapido, e a un cambio manuale dagli innesti morbidi e precisi, anche se la frizione non è light.

Il proprietario, Carlo Gritti Morlacchi, collezionista di lungo corso, l'ha comprata nel febbraio scorso. "Un colpo di fulmine", ci spiega, "all'asta di Bonhams a Parigi. Il prezzo era interessante, anche se poi, aggiungendo le tasse e il 16% di provvigione alla Casa d'aste, mi è costata 180 mila euro. Avevo visto altre Z8 all'estero, con meno strada, ma costavano di più". Che storia c'è dietro questa Z8? Gritti Morlacchi: "Semplice: la macchina era targata Barcellona, immatricolata nel 2002. Secondo me apparteneva a un dandy, perché se l'è goduta, percorrendo ben 178 mila chilometri. Io ne ho aggiunti solo duemila". Lavori da fare? "No, perché l'auto era in ordine, l'ho fatta controllare qui: era stata effettuata anche una revisione completa al motore, dopo la quale la roadster ha percorso 24.000 km. Poi, non manca nulla della ricca dotazione: manuali, kit di bordo, hardtop di serie. Persino il telefono Gsm". Una vettura, la Z8, da godersi a capote scoperta, con buona protezione dal vento. Poi, se si monta l'hardtop, hai tra le mani una coupé vera. R

SCHEDA TECNICA

Motore
- Anteriore, longitudinale 8 cilindri a V di 90°
- Alesaggio 94 mm
- Corsa 89 mm
- Cilindrata 4.941 cm^3
- Rapporto di compressione 11:1
- Potenza 400 CV a 6.600 giri/minuto
- Coppia 500 Nm a 3.800 giri/minuto
- Due alberi a camme in testa per bancata, punterie idrauliche e fasatura variabile
- Iniezione elettronica Bosch Motronic MSS 52
- Raffredd. ad acqua, 12,45 litri
- Lubrificazione forzata, 7,5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 90 Ah

Trasmissione
- Trazione posteriore
- Cambio manuale a 6 marce
- Frizione monodisco
- Pneumatici 245/45R18W ant., 275/40R18W post.

Corpo vettura
- Spider 2 porte, 2 posti
- Telaio a traliccio di lega leggera
- Sospensioni ant. a bracci trasversali con montanti telescopici (schema MacPherson), molle elicoidali, barra stabilizz.
- Sospensioni post. multilink a cinque bracci, molle elicoidali, barra stabilizz.
- Ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni a disco autoventilanti, Abs e Dsc
- Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico
- Capacità serbatoio carburante 73 litri

Dimensioni e peso
- Passo 2.505 mm
- Carreggiate: ant. 1.553 mm, post. 1.568 mm
- Lunghezza 4.400 mm
- Larghezza 1.830 mm
- Altezza 1.317 mm
- Peso 1.585 kg

Prestazioni
- Velocità 250 km/h (autolim.)
- Consumo medio 14,5 litri/100 km

Un vano per due
Non c'è ruota di scorta con i pneumatici runflat, né dispositivo di riparazione gomme. Il bagagliaio risulta dunque "pulito" e dalla capacità effettiva di 206 litri, buona per due persone; come su altre BMW, la batteria è presente nel vano. Sopra, il V8 e il cambio sono montati arretrati verso l'abitacolo, per centrare le masse

INCONTRI RAVVICINATI

"L'HO VISTA COME BELLEZZA PURA"

Il grande **stilista americano ci racconta la genesi** della roadster al top di gamma. Rivelando alcune chicche, oltre a qualche difficoltà nel portare avanti un progetto di nicchia. Ma decisivo pure per la **Rolls Phantom**...

È tornato in Italia Chris Bangle, in una foto dell'epoca, è uno dei designer più importanti e innovativi del nostro tempo. Americano, classe 1956, ha iniziato la carriera alla Opel nel 1981, per poi passare alla Fiat. È stato direttore del design BMW dal 1992 al 2009, quando, nel Nord Italia, ha fondato la Chris Bangle Associates

Quando trattiamo un'auto, non sempre si ha la chance di parlare con chi l'ha disegnata, o ne ha diretto lo stile. Nel caso della BMW Z8, invece, abbiamo raggiunto Chris Bangle, gran personaggio, direttore dello stile della Casa di Monaco dal 1992 al 2009 e, quindi, papà anche di questa roadster. Ecco che cosa ci ha raccontato.

Lei all'epoca definì sexy la Z8. Ci può spiegare in che cosa?
Ho utilizzato spesso la Z8 come un riferimento sull'evoluzione dell'auto quanto a bellezza e femminilità, indicandola come esempio di Eva. Prendiamo la Z8 insieme con la Z4, e disegnamo anche Eva. Lei rappresenta un concetto di bellezza naturale, animale: pura attrattività. Come Adamo, Eva non portava vestiti, entrambi non conoscevano il concetto di superficie. Se poi "copri" Eva, diventa sexy. È un po' come accade nel passaggio da una Z8 super pura, bellezza naturale perfetta, a una Z4, che è molto più lavorata e grintosa.

Che cosa le domandò la BMW al momento di realizzare una top roadster come questa?
Eravamo a un evento nel Sud della Francia, guidammo le auto del BMW Museum assieme ai top manager. Si parlava di fare una roadster grande, tipo Mercedes SL, con tetto retrattile rigido. Il mio capo disse: "Perché non facciamo un'auto rétro, semplice e pura, che piace alla gente?". C'era già una nostra proposta fatta anni prima in azienda, la Z07, però qualcuno non voleva mostrarla al pubblico. Ma le origini della Z8 iniziarono già con quelle idee, realizzate da Marek Djordjevic, che poi disegnò la Rolls-Royce Phantom. La Z8 di Henrik Fisker era un progetto più facile da affrontare. Ma, poco dopo, Henrik fu promosso e inviato negli Usa.

L'auto era in una fase delicata, così a portare alla fine il lavoro fu Ian Cameron, diventato poi capo del design di Rolls-Royce. Sabine Zemelka era invece la responsabile per colori e materiali. Il suo gruppo, grazie anche ai favolosi interni di Mike Ninic, ha portato il marchio a finiture di lusso.

Quindi, la Z8 come svolta...
Sì, un'auto che esprimeva la cultura di perfezione e bellezza della Casa, eseguita in un modo non burocratico. E la riprova che la BMW poteva realizzare una vettura così complessa, costosa.

Qualche curiosità sul progetto?
Avevamo sviluppato anche una versione coupé: era bellissima, mi piaceva molto, ma non fu mai prodotta. E c'è un'altra cosa da dire: nessuna BMW, all'epoca, costava più di 100.000 euro, quindi il prezzo poteva essere un punto interrogativo. Poi i vertici della Casa decisero di progettarla nel modo più difficile possibile, con la scocca di alluminio realizzata in un posto e la carrozzeria in un altro. Per fortuna la roadster divenne il laboratorio per il team che poi realizzò la Phantom: secondo me, quella Rolls non avrebbe mai visto la luce senza la Z8.

La scocca di alluminio vi creò qualche difficoltà?
L'alluminio è sempre difficile da lavorare, per il tipo di saldatura e l'elasticità diverse dall'acciaio. Per fortuna la Z8 ha pochi spigoli, quindi come carrozzeria era ok. Ma c'erano altri elementi più complessi, come i fari posteriori al neon. Era la prima volta che si usava quella tecnologia, e forse è stata l'ultima. Si sprecavano troppi pezzi. Ora si fa tutto coi led, ma ci sono voluti anni per arrivarci.

E gli interni?
Penso siano tra i più belli di sempre. Sembra di guidare una moto: non hai nulla davanti e gli strumenti sono al centro. Più d'una volta, con la Z8, affrontai lunghi viaggi autostradali in Germania. Il campo visivo era definito da un triangolo fra ciò che avevi di fronte, il tachimetro e lo specchio interno. Passavi in modo rapido da uno all'altro, riducendo la fatica alla guida.

Sono tante le citazioni di stile alla 507. Un tributo voluto?
Certo, poi non è stata chiamata Z7, sarebbe stato eccessivo. Ci sono tanti elementi anni 50, sulla Z8, ma dev'essere chiara una cosa: la 507 non era l'auto più bella del mondo. Con tutto il rispetto per Graf Goertz, che l'ha disegnata, i grandi carrozzieri italiani anni 50 erano molto forti. Ma la BMW, nel suo passato, aveva quel modello, e l'ha sfruttato. Poi, quando si avvicina il cambio di secolo, si ha sempre paura del futuro e il rétro torna al top. La spinta per arrivare alla Z8 è giunta da noi anni prima, col prototipo Z07. Avevamo il compito di creare un gran design e tenere salda l'idea. Perché l'auto era complessa a livello tecnico e c'erano mille scuse per non farla. Nonostante ciò, dalla concept, in poco più di due anni, si è arrivati alla Z8 di serie. È stata più una questione tecnologica che di stile. **A.S.**

“HA RAPPRESENTATO UNA SVOLTA PER LA CASA DI MONACO. E LA **CONFERMA CHE SI POTEVA FARE** UN’AUTO COSÌ COSTOSA”

Un mondo a colori
Poche caratterizzazioni, tra cui i retrovisori cromati, i parafanghi larghi e i cerchi specifici, distinguono la S3 dal resto della gamma. A renderla ben riconoscibile pensa la cartella colori, specifica e vistosa. La serie ante restyling è inizialmente disponibile solo in rosso o giallo. Poi arrivano altre tinte, come il Nogaro Blau della "nostra" S3

di **Michele Di Mauro** - foto di **Massimiliano Serra**

SUPERCAR TUTTOFARE

Con questo modello la Casa inventa la compatta premium. Con **la versione sportiva fissa un nuovo standard** tra le “hot hatch”, unendo praticità da uso quotidiano, prestazioni da granturismo e qualità costruttiva da ammiraglia

Leggero restyling Alle soglie del nuovo millennio, l'intera gamma A3 rinfresca il proprio look con una fanaleria anteriore e posteriore aggiornata. Specifici della S3 sono invece la mascherina anteriore a maglie rettangolari (in alto), i paraurti avvolgenti, il terminale di scarico doppio e lo spoiler alla sommità del lunotto (sotto)

POCHI RITOCCHI APPORTATI CON SOBRIETÀ **DISTINGUONO LA S3** DALLE SORELLE MENO PERFORMANTI

Modello di grande successo, tuttora in produzione dopo quasi trent'anni, l'Audi A3 colma un vuoto nella gamma del costruttore tedesco, quello della compatta di segmento C, storicamente mai coperto se non, per alcuni, dalla precedente Coupé, derivata dalla 80, che però non voleva essere una berlina col portellone.

L'opportunità si presenta, a metà anni 90, con la piattaforma A4 a motore anteriore trasversale, condivisa progressivamente da tutta la fascia media del gruppo Volkswagen: Golf IV, Bora e New Beetle, Skoda Octavia, Seat Leon e Toledo e Audi A3 e TT. Audi è tra le prime a sfruttarla: l'A3 viene infatti presentata al Salone dell'automobile di Francoforte del 1996, in anticipo di un anno sulla "cugina" Golf IV.

COMPATTA SÌ, MA DI CLASSE

Pur proponendo una formula classica, quella della compatta a tre porte, l'A3 crea nella sua categoria un inedito sottosegmento premium, portando contenuti, in termini di dotazioni e finiture, fino ad allora mai visti sulla concorrenza, quella dalle dimensioni attorno ai 4 metri. Una primizia che costringe gli altri costruttori, specie tedeschi, a correre ai ripari; velocemente, con la Mercedes Classe A e, più in là nel tempo, con la BMW Serie 1.

L'ottimo riscontro del nuovo modello, disponibile anche nelle sofisticate versioni turbodiesel con turbina a geometria variabile e iniettore-pompa, convince la Casa degli anelli ad espandere rapidamente l'offerta, lanciando nel 1998 la prima Audi A3 a quattro ruote motrici e rendendo disponibile, dall'anno seguente, la carrozzeria con cinque porte.

Il 1999 è anche l'anno del debutto della variante sportiva, denominata S3, coerentemente con quanto avveniva per il resto della gamma dell'epoca. Anche in questo caso la ricetta è classica: look muscoloso, paraurti avvolgenti, parafanghi allargati, retrovisori cromati, spoiler in coda e quattro bei cerchi Avus di alluminio

Materiali di pregio
La qualità degli interni è uno dei pezzi forti della S3: bellissimi i sedili sportivi Recaro e di grande impatto i rivestimenti abbinati alla livrea della carrozzeria. Specifici il volante a tre razze e la strumentazione, che può integrare, a richiesta, pure il navigatore satellitare. Il cambio è manuale a sei marce, dagli innesti precisi ma un po' contrastati nei passaggi più veloci

NON È UNA SPORTIVA PER CHI AMA IL "CHIODO" DI PELLE E **I TORNANTI IN CONTROSTERZO**

fucinato da 17", gommati 225/45. Dentro il cofano c'è un piccolo ma generoso quattro cilindri 1.8 turbo 20 valvole, che scarica sulle ruote 210 cavalli attraverso un cambio a sei marce e la trazione integrale con frizione elettroidraulica Haldex. Grazie all'aspetto grintoso senza scadere nell'esagerazione, sottolineato anche da una gamma colori particolarmente sgargiante, la S3 diventa la compatta definitiva, oggetto del desiderio di chiunque guardi a quel segmento, superando persino l'intramontabile Golf GTI, che, per la sua quarta generazione, sceglie un look fin troppo sobrio, pressoché indistinguibile dalle versioni più tranquille. A dispetto del carattere deciso, il segreto della S3 risiede proprio nella sua versatilità: spaziosa, potente, confortevole, rapida, ben equipaggiata e rifinita, è un'auto con cui si può fare praticamente tutto, dalla spesa del weekend al track day e alla settimana bianca, grazie alla trazione Quattro e all'altezza da terra non troppo esigua, per una sportiva.

DOTAZIONE INECCEPIBILE

In pratica, è come avere una Golf GTI più bella, veloce ed esclusiva, allestita di tutto punto con sedili Recaro elettrici di pelle e alcantara, fari allo xenon, controllo di stabilità, trip computer, cruise control e clima automatico. Più eventuali optional, fra tutti il navigatore satellitare. Tra la fine del 2000 e l'inizio del 2001, la

gamma A3 è oggetto di un lieve restyling, che prevede nuovi fari anteriori con indicatori di direzione integrati, calandra e parafanghi anteriori ridisegnati, fanali posteriori rivisti e alcuni piccoli aggiornamenti nell'abitacolo. Le novità coinvolgono anche la S3 che, grazie alla fasatura variabile, guadagna per l'occasione qualche cavallo, toccando quota 225.

ARRIVA DALLA SCANDINAVIA

Di questa serie fa parte l'esemplare fotografato, di colore Nogaro Blau, immatricolato da nuovo in Svezia nel gennaio 2001 e recentemente importato in Italia, dove è stato oggetto di un trattamento di ripristino che l'ha completamente rimesso in forma, grazie una riverniciatura completa, a un'approfondita manutenzione generale e all'eliminazione di alcuni inevitabili "segni" d'uso, sparsi qua e là.

La vettura, infatti, è stata custodita in garage negli ultimi dieci anni, ma, nella sua vita precedente, ha totalizzato oltre 200 mila chilometri, a conferma di quanto queste sportive siano perfette anche per l'uso quotidiano. Una delle ragioni è che riescono persino a contenere il consumo, che si attesta su una media entro i 10 litri di carburante ogni 100 km.

PRECISA, FORSE TROPPO

L'Audi S3 prima serie fa quasi tenerezza, se la si paragona alla versione attualmente in commercio, che eroga quasi cento cavalli in più, ma è importante non sottovalutarla: nonostante le venticinque primavere alle spalle, non manifesta alcun disagio a confronto di modelli più freschi e moderni. Certo, mancano display a colori e Adas di ultima generazione, ma a gestire la cavalleria troviamo già Abs ed Esp, disattivabili seppur non totalmente, e questo, a dirla tutta, è forse uno dei pochi difetti della S3.

Già, perché la messa a punto scelta dall'Audi è talmente bilanciata, pulita e sicura da risultare fin troppo lineare, a scapito delle emozioni forti che pure sarebbe lecito aspettarsi. Non è una sportiva da giubbotto di pelle e tornanti in controsterzo, piuttosto una tre porte di lusso con un look accattivante che, al bisogno, sa fare il suo lavoro presto (molto presto) e bene, filando fluida e spedita dal punto A al punto B con teutonica precisione. Noiosa? No di certo, ma neanche rabbiosa, pur disattivando i controlli. Se si cerca il brivido, bisogna guardare alla RS3, lanciata nel 2011 sulla base della generazione successiva: cinque cilindri turbo come la mitica "Urquattro" e potenze da 340 a oltre 400 cavalli. R

Un po' di Volkswagen
Affollato, ma ordinato, il vano motore (sopra), col quattro cilindri 20 valvole (tre di aspirazione e due di scarico per ciascun cilindro) disposto trasversalmente. Una soluzione che obbliga Audi a rinunciare alla classica trazione integrale permanente Quattro con differenziale centrale Torsen a favore del sistema Haldex, analogo al 4Motion della Volkswagen

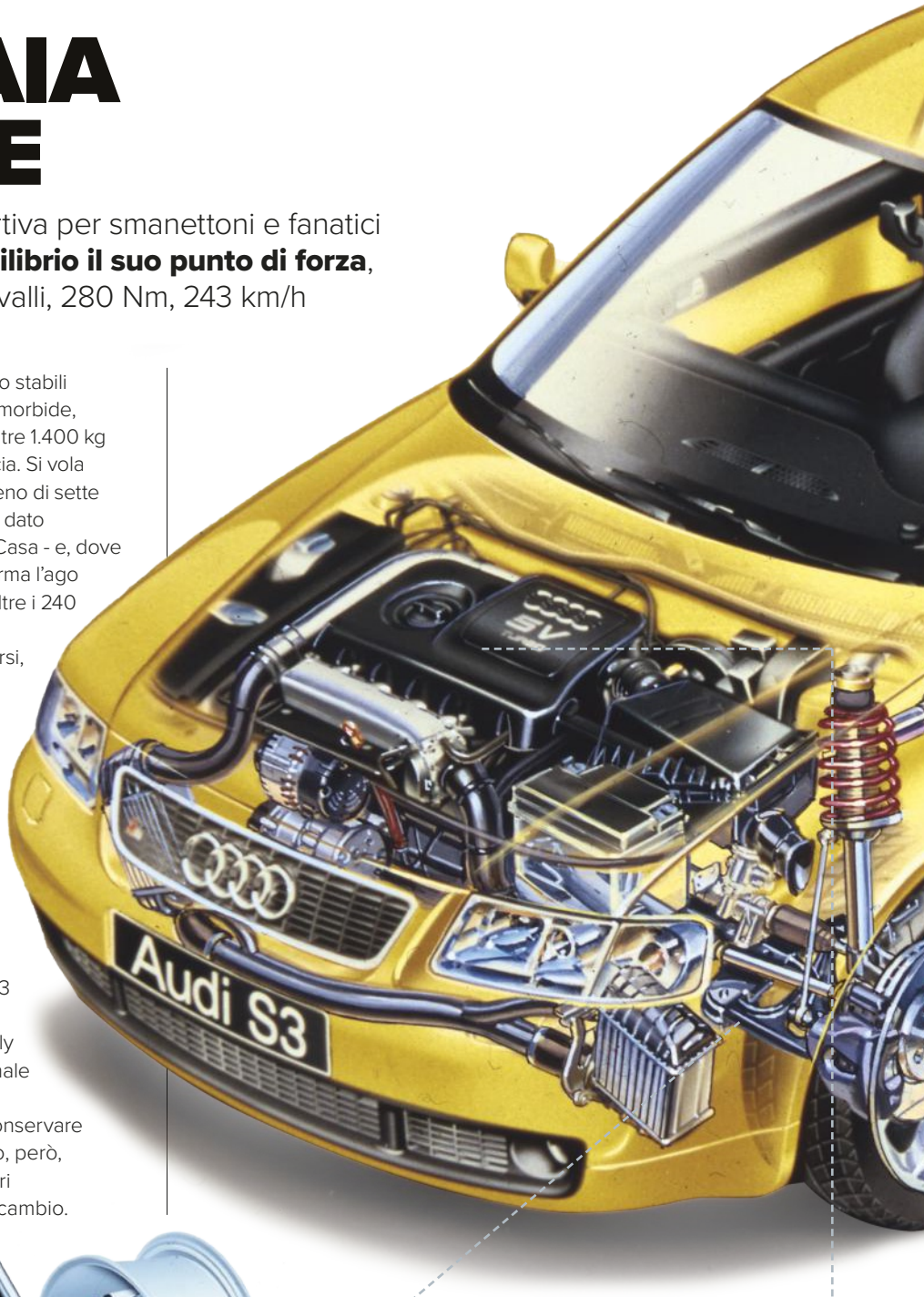
NON ABBAIA MA MORDE

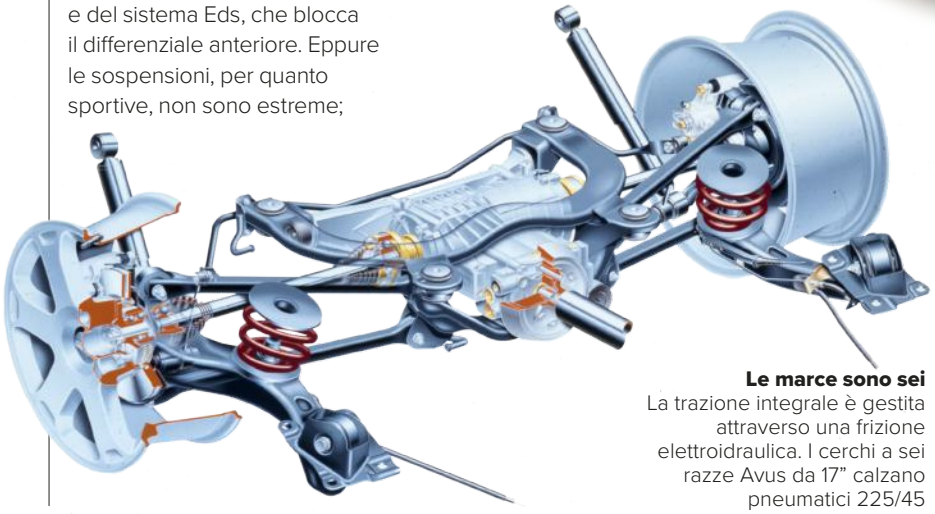
Non è, e non vuole essere, una sportiva per smanettoni e fanatici della guida al limite. **L'S3 fa dell'equilibrio il suo punto di forza**, senza sottovalutare i numeri: 225 cavalli, 280 Nm, 243 km/h

Nonostante pianale e meccanica condivisi con altri modelli del gruppo Volkswagen, l'Audi S3 ha una sua personalità. Che, come accennato, è da sportiva veloce ma compassata, per chi ama sorpassare in scioltezza, viaggiando nel confort senza rinunciare ai bagagli o ai bambini al seguito. A portata di sguardo e di mano ci sono il volante sportivo e una bella strumentazione leggibile e completa, l'impianto audio Bose, un bel cambio manuale a sei marce e, in generale, un abitacolo ben costruito e piacevole anche secondo i parametri di oggi.

SICURA E PROGRESSIVA

Colpisce l'erogazione fluida: le lancette ruotano veloci senza strattoni o turbo lag evidenti e, grazie alla trazione integrale e alla gommatura generosa, la macchina non si scompone granché nemmeno tenendo giù il piede nei curvoni veloci. Merito pure dell'assetto ribassato e del sistema Eds, che blocca il differenziale anteriore. Eppure le sospensioni, per quanto sportive, non sono estreme; allo stesso tempo stabili e relativamente morbide, nonostante gli oltre 1.400 kg in ordine di marcia. Si vola a 100 km/h in meno di sette secondi - 6,6 è il dato dichiarato dalla Casa - e, dove possibile, l'S3 ferma l'ago del tachimetro oltre i 240 km/h. Insomma, c'è di che divertirsi, soprattutto considerando che nel cofano, seppur col turbo, c'è un 4 cilindri di "appena" 1.781 cm^3. Un pacchetto equilibrato ed efficace, che rende la prima S3 decisamente interessante: daily driver prestazionale o storica da collezione, da conservare con cura. Occhio, però, a turbina, iniettori e cuscinetti del cambio.



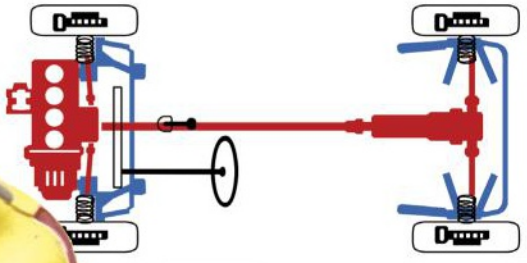


Le marce sono sei
La trazione integrale è gestita attraverso una frizione elettroidraulica. I cerchi a sei razze Avus da 17" calzano pneumatici 225/45

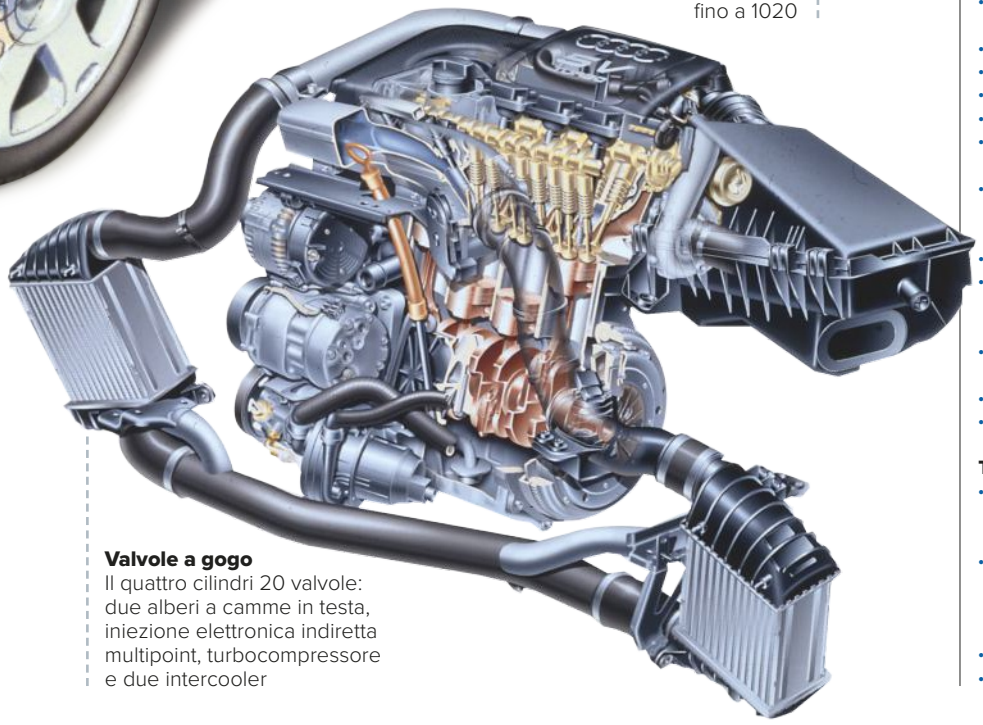
Elettronica evoluta
Stabile e sicura in ogni condizione, grazie anche alla presenza di Abs ed Esp, l'Audi S3 monta all'anteriore sospensioni tipo MacPherson e differenziale a slittamento limitato, gestito elettronicamente dal sistema Esd

Fastura variabile
Il motore è un quattro cilindri 1.800 con turbocompressore, intercooler e 5 valvole per cilindro, montato in posizione anteriore trasversale. Grazie alla fasatura variabile, la versione restyling oggetto del servizio eroga 225 cavalli, 15 in più rispetto al debutto, mentre la coppia sale da 270 a 280 Nm

Sport e famiglia
La formula vincente della S3 coniuga prestazioni da sportiva a un corpo vettura pratico e versatile, con una dotazione molto completa, 5 posti sufficientemente comodi e un bagagliaio da 270 dm³, espandibili fino a 1020



Trazione quando serve
Lo schema del retrotreno è specifico, modificato rispetto alle A3 per ospitare il sistema Haldex che, in caso di perdita di aderenza, trasferisce fino al 50% della trazione all'asse posteriore, limitando così anche la tendenza al sottosterzo



Valvole a gogo
Il quattro cilindri 20 valvole: due alberi a camme in testa, iniezione elettronica indiretta multipoint, turbocompressore e due intercooler

STUDIATA AD HOC

UNA QUATTRO DIFFERENTE

La trazione integrale della S3 è diversa da quella tradizionalmente montata sulle altre Audi Quattro a motore longitudinale. Priva del differenziale centrale Torsen, è dotata di una frizione elettroidraulica multidisco a bagno d'olio, denominata Haldex, che fa le veci del differenziale centrale con un comportamento che potremmo definire "adattivo", trasformando la vettura in 4x4 solo al bisogno. In condizioni normali la vettura è una classica trazione anteriore ma, al variare delle condizioni e dell'aderenza, in maniera autonoma attiva la motricità del retrotreno, rendendo la S3 sicura in tutte le situazioni, neve compresa.

SCHEDA TECNICA

Motore
- Anteriore, trasversale, 4 cilindri in linea
- Alesaggio 81 mm
- Corsa 86,4 mm
- Cilindrata 1.781 cm³
- Rapporto di compr. 9:1
- Potenza 225 CV a 5.900 giri/minuto
- Distribuzione a valvole in testa, cinque valvole per cilindro
- Due alberi a camme in testa
- Iniezione elettronica indiretta multipoint, turbocompr., due intercooler
- Raffreddamento a liquido, 7 litri
- Lubrificazione forzata, 4,5 litri
- Impianto elettrico 12 V

Trasmissione
- Trazione integrale, ripartitore di coppia idraulico a controllo elettronico
- Cambio a 6 marce, differenziale anteriore autobloccante a controllo elettronico
- Comando a leva centrale
- Pneumatici 225/45-17

Corpo vettura
- Berlina 3 porte, 5 posti
- Scocca portante
- Sosp. ant. a ruote indipendenti tipo MacPherson, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sosp. post.i a ruote indipendenti, bracci trasv. e long., molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori idr. telesc.
- Freni a disco ventilati con servocomando e Abs
- Sterzo a cremagliera con servocomando
- Capacità serbatoio carburante 62 litri

Dimensioni e peso
- Passo 2.519 mm
- Carreggiate: ant. 1.527 mm post. 1.503 mm
- Lunghezza 4.159 mm
- Larghezza 1.763 mm
- Altezza 1.415 mm
- Peso 1.420 kg

Prestazioni
- Velocità 243 km/h
- Consumo medio 9,3 l/100 km

TAPPI DEI CARBURANTE

Tappo universale
in design anni ,60 (AKF1439), in acciaio inox cromato - bloccabile e ventilato.
19704 **28,-**

Tappo universale
Design anni ,70, in acciaio inox cromato - chiusura a chiave.

	Ordine n°	Prezzo
ventilato	1085	**28,-**
non ventilato	343808	**28,-**

303377

497419

Aston	Ø interno	Ordine n°	Prezzo
Alluminio lucidato	64 mm	303376	**68,-**
Ottone cromato		303377	**68,-**
Ottone cromato	70 mm	13566	**128,-**
Alluminio lucido, Serratura con gancio	89 mm	300148	**248,-**
Alluminio lucido, Serratura con rullo		497419	**248,-**

Tappo di riempimento dell'olio
Jaguar 6 cilindri
Fa anche una „bella figura" come tappo di riempimento dell'olio a sgancio rapido
329671 **128,-**

Applicabile universalmente
Tappo carburante „Period Style"
tra gli altri per Triumph
(571086) TR 2-6
401 **38,-**

Tappo carburante Aston
Diametro interno 76 mm.
Da abbinare all'inserto con serratura Ordine n° 1085 e 343808.

	Ordine n°	Prezzo
Acciaio inox, cromato	343357	**58,-**
Alluminio, lucidato	495995	**58,-**

498880

Tappo serbatoio
Per tappi benzina Aston e Monza
Tappo benzina bloccabile incluso.

Ø interno	Ordine n°	Prezzo
64 mm	498880	**98,-**
70 mm	318632	**98,-**
89 mm	318631	**128,-**

Tappo carburante Triumph

	Ordine n°	Prezzo
▸ TR2, TR3, TR3A, TR3B, TR4 e TR4A ▸ TR5, TR250 e TR6 (1967-76) ▸ Spitfire (1962-80) ▸ GT6 (1966-73)	17222 „GAC6001X"	**98,-**
▸ TR4 e TR4A (1961-67) ▸ TR5 e TR250 (1967-68) ▸ Spitfire Mk3: Tutti i modelli europei, i modelli USA e Canada fino al numero di telaio FD51967	4466 „613506"	**68,-**
▸ TR2, TR3, TR3A, TR3B, TR4 e TR4A ▸ TR5, TR250 e TR6 ▸ Spitfire ▸ GT6	2538 „725117"	**198,-**

329676

Monza	Ø interno	Ordine n°	Prezzo
Alluminio, lucidato	51 mm	329676	**98,-**
Alluminio, lucidato	64 mm	303374	**28,-**
Ottone, cromato		303375	**38,-**

Tappo carburante MGB
Kit di conversione con tappo benzina bloccabile e ventilato in acciaio inossidabile cromato
536291
98,-

Tappo carburante MGA
Design originale - non bloccabile
18019
28,-

Tappo carburante MGB versione USA
in acciaio inox cromato - bloccabile e ventilato
(GSS154USA)
20871 **198,-**

TANICA DI BENZINA

Tanica di riserva in alluminio	si adatta esattamente sotto la ruota di scorta	480886	**148,-**

Austin Healey **Serbatoi di benzina in alluminio**

100/4 BN1/2	Standard	204948	**480,-**
BN4 - BJ8	Standard	204949	**480,-**
	Serbatoio rally da 70 litri	538852	**580,-**
	Serbatoio rally da 80 litri	479941	**580,-**

Jaguar

Serbatoi benzina in alluminio per XK

XK120	336558	**680,-**
XK140 / 150 primi	329107	**680,-**
XK150 ultimi	328301	**680,-**

Serbatoi benzina in accaio per MK2, E-Typ e XJS

MK2 DV8	200286	**498,-**
Kit di montaggio per MK2 e DV8	242555	**68,-**
E-Typ series 1	526263	**598,-**
E-Typ series 2	549364	**598,-**
EV12 series 3	210702	**598,-**
XJS C 3.6 e 5.3	248449	**798,-**

526263

Serbatoi benzina in accaio per XJ6/XJ12, Sendzimir zincato

XJ6 series 2 con pompa sommersa	destra	210832	**328,-**
	sinistra	210784	**328,-**
XJ6 / XJ12 series 1 e 2	C40190 (destra)	203699	**328,-**
	C40191 (sinistra)	202356	**328,-**
	coppia	532866	**598,-**
XJ6 / XJ12 series 3	CAC5522/1 (destra)	246965	**328,-**
	CAC5523/1 (sinistra)	246967	**328,-**
	coppia	532877	**598,-**

Kit di montaggio per MK2 e DV8 242555

Triumph **Serbatoi di benzina in alluminio e acciaio**

	Aluminio		Accaio	
TR3	321553	**380,-**	205386	**298,-**
TR4 a TR6	19261	**348,-**	298318	**348,-**
Spitfire	336608	**298,-**	294134	**348,-**

Land Rover **Serbatoio benzina in accaio**

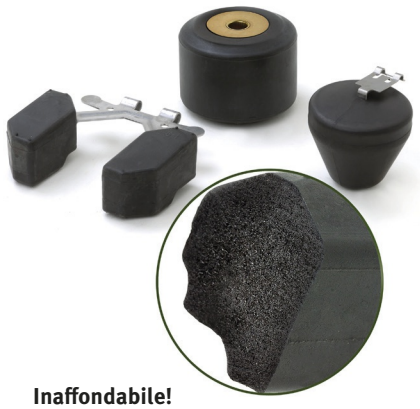
Defender 90	359249	**148,-**

Mini **Serbatoi benzina in accaio**

Van, Estate, Kombi, Pick-Up	318182	**148,-**
Limousine (1959-80)	470339	**348,-**
Limousine fino al 1992	289296	**348,-**
Motore a iniezione Single Point	353012	**348,-**
1.3 Mpi (1997-2000) - Utilizzabile anche per i modelli 1.3 Spi	292858	**348,-**

MG **Serbatoi benzina in accaio**

MGA		13099	**298,-**
MGB Roadster		15716	**298,-**
MGB, MGB-V8, MGC	Collo di riempimento inclinato **ARH176**	12144	**238,-**
MGB Europa	Collo di riempimento diritto **NRP1174**	215117	**238,-**
MGB USA	Collo di riempimento diritto **NRP1176**	7737	**238,-**
Sprite/Midget 5/1961 – 7/1971	Sensore serbatoio avvitato **NRP9Z**	210904	**198,-**
Sprite/Midget 5/1971 – 8/1976	Sensore del serbatoio inceppato **NRP8Z**	12885	**198,-**
Sprite/Midget bis 2/1961	Sensore serbatoio avvitato **ARA77**	327202	**198,-**



Inaffondabile!

Galleggianti in gomma nitrilica. Migliaia di minuscoli micropori assicurano una galleggiabilità garantita, sempre!
Resistente all'etanolo, adatto all'E10.

Zenith Stromberg 150/175 CD	495668	**28,-**
Zenith Stromberg 175 CD	21425	**38,-**
SU HS	501748	**36,-**
SU HIF, sinistra	501771	**28,-**
SU HIF, destra	501772	**28,-**
SU H6 e HD	493576	**48,-**
SU H1 e HD8	501770	**64,-**
SU H8	220237	**98,-**

Interruttore di sicurezza

Interrompe l'erogazione di benzina in caso di collisione

11380 **48,-**

Microfiltro e regolatore di pressione della benzina in uno

Protegge il carburatore da traboccamenti e fluttuazioni di pressione

Litri/ora max.	Ø mm	Alloggi	Ordine n°	
350	85	Vetro	15395	**78,-**
		Alluminio	325363	**78,-**
300	67	Vetro	343001	**78,-**
		Alluminio	343002	**78,-**

Manometro

per una regolazione precisa del regolatore di pressione

500293 **38,-**

tutti i prezzi sono validi fino al 30.6.24

552817 LC15022024

Filtro di ricambio	212850
Anello di tenuta	490094

MADE IN GERMANY

La „nostra“ pompa di benzina

La migliore e più affidabile pompa universale
pompa carburante universale più affidabile di sempre...

- Compatta e leggera
- L‘erogazione del carburante inizia immediatamente
- Di lunga durata
- Per tutti i motori a carburatore con tensione di bordo a 12 volt.
- Facile da installare

Il microfiltro integrato sostituibile protegge il delicato meccanismo del carburatore. Il tasso di erogazione si adatta automaticamente al fabbisogno di carburante del motore.
... e fa anche il giusto rumore tipico inglese.
Portata circa 90 litri/ora. Pressione di esercizio 0,3 bar.
Dimensioni circa 17 x 6 cm, attacchi per tubi flessibili da 8 mm.
14976 **298,-**

Pompe carburante SU

Prestazioni di erogazione impressionanti a pressione costante,
terra positiva o negativa, produttore di primo impianto per molti veicoli d‘epoca:
Un plus importante a favore di queste pompe.

Volt	Massa		Ordine n°	
12 Volt	Negativo e positivo	AUA152	205003	**398,-**
	Negativo e positivo	AZX1307	318298	**248,-**
	Negativo	AZX1307EN	324585	**248,-**
	Positivo	AZX1318EP	324587	**248,-**
	Negativo e positivo	AZX1308	773	**248,-**
	Negativo	AZX1308EN	324586	**248,-**
	Positivo	AZX1319EP	433994	**248,-**
	Negativo e positivo	AZX1405J	1517	**450,-**
	Negativo	AZX1405EN	324590	**448,-**
	Positivo	AZX1408EP	1520	**398,-**
6 Volt	Negativo e positivo	AUA26	491574	**248,-**

Pompe per carburante

Le nostre pompe di benzina hanno un concetto di controllo in cui la portata della pompa si adatta al consumo del motore, cioè pompa rapidamente quando il consumo è elevato e lentamente o per niente quando il consumo è basso, risparmiando così energia elettrica (frequenza di corsa flessibile).
Autopescante, altezza di aspirazione min. 80 cm
Massa positiva o negativa, soppressione delle interferenze radio.

Volt	litri/ora	bar	connessioni	Ordine n°	
12 Volt	130	0,38	8 mm (orientabile di 220°)	509633	**98,-**
	110	0,2		509631	**98,-**
	80	0,13 a 0,18	1/4" Filetto esterno	21629	**98,-**
	100	0,15	8 mm	772	**98,-**
	130	0,28 a 0,35	3/8" BSPP Filetto interno	14344	**98,-**
	80	0,13 a 0,18	1/2" Filetto esterno per ammissione, 7 mm per uscita	310498	**98,-**
6 Volt	55	0,15 a 0,20	8 mm (orientabile di 220°)	315279	**128,-**

Pompe benzina Facet, 12 volt

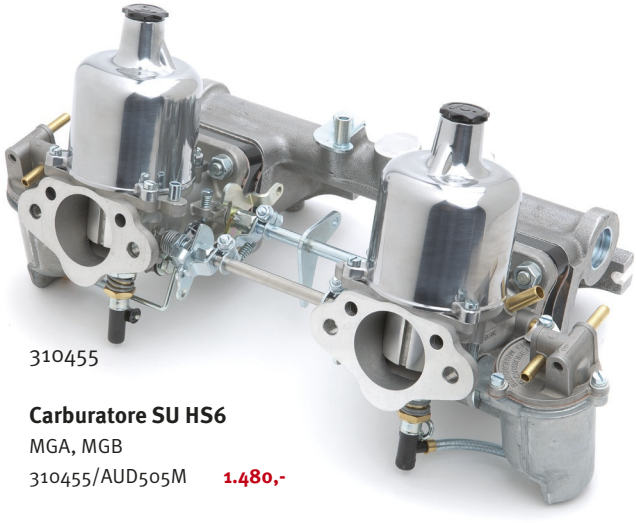
- Gruppo pompa e filtro compatto
- Taglio di pressione

connessioni	litri/ora	bar	Kit di montaggio	Ordine n°	
8 mm	113	0,27 a 0,38	senza	469439	**128,-**
			con	15353	**148,-**
	132	0,41 a 0,48	senza	469445	**128,-**
			con	304847	**148,-**
10 mm	151	0,41 a 0,55	senza	469447	**128,-**
			con	12287	**148,-**
filetto 1/8" NPTF	113	0,20 a 0,31	senza	297450	**86,-**
			con	14055	**88,-**
	121	0,27 a 0,48	senza	304362	**86,-**
			con	304846	**88,-**
	128	0,48 a 0,69	senza	469436	**86,-**
			con	474462	**88,-**

LIMORA

Conservare ciò che ci muove

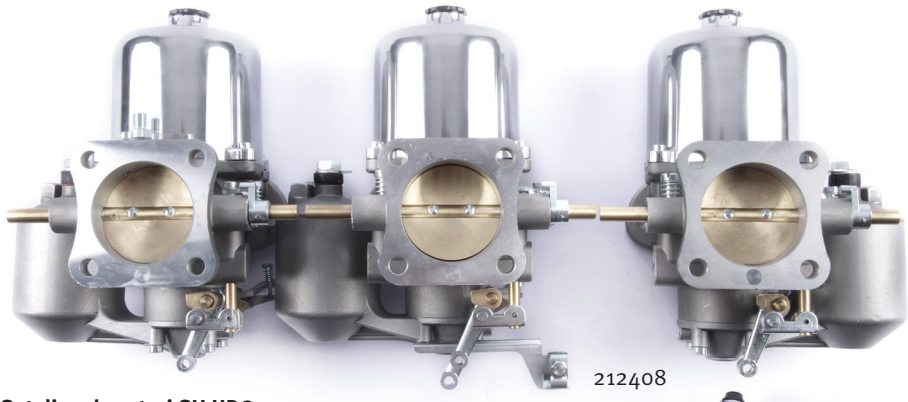
Ampio magazzino ricambi



310455

Carburatore SU HS6
MGA, MGB
310455/AUD505M **1.480,-**

Set carburatore SU HS6
TR250, TR5
Il popolare kit di conversione per i carburatori a 6 cilindri offre la possibilità di sostituire i carburatori Zenith Stromberg, non privi di problemi, con una soluzione tecnicamente migliore e più efficiente.
315352/FZX3045 **1.280,-**



212408

Set di carburatori SU HD8

Veicolo	Ordine n°	Prezzo
Jaguar E-Type 3.8 e 4.2	212408	**3.380,-**
Austin Healey BJ8	214875	**2.380,-**

Dalla nostra gamma di filtri dell'aria

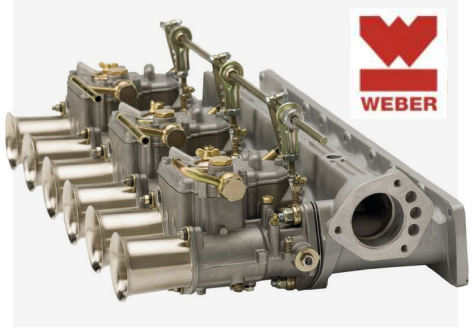
Filtro dell'aria

per SU-HD8 e SU-HS8
215268 **138,-**
per SU-H6, SU-HD6 e SU-HS6
215269 **138,-**

Kit di conversione a 4 carburatori SU HIF44
Jaguar E-Type V12
348228 **3.200,-**

Kit di conversione con 3 carburatori SU HD8
Jaguar E-Type Serie 1 e 2
210560 **5.980,-**

Set carburatori SU H8
Jaguar Xk120 e XK140
220318 **3.200,-**



Kit di conversione carburatori Weber 45DCOE
Jaguar E-Type Serie 1 e 2
256087 **2980,-**

Set di carburatori SU più diffusi

Set SU	Veicolo	Ordine n°	Prezzo
HS4	MGB	13894	**1.280,-**
HS4	Spitfire, Midget 1500	25587	**1.280,-**
HS6	MGA, MGB, TR4	17935	**1.280,-**
HS2	MINI, S&M 1275	311374	**1.180,-**
H6	100 M Spec AH BN1/2	204932	**1.680,-**
HS2	Spitfire 1300	328039	**1.180,-**
H4	MGA 1500	304376	**1.680,-**
H6	MGA TC	326906	**1.680,-**
HS2 e collettore	Sprite/Midget	319044	**1.480,-**

Imbuto di aspirazione per carburatore SU

Giunto alla **quarta generazione**, il nostro fornitore della **„Black Country"** produce per noi questi imbuti di aspirazione puramente artigianali. **Perfettamente sagomati mediante pressatura**, piastre di base e filtri flangiati in modo pulito e stretto... bellissimi!

SU	Zenith Stromberg		
H1	–	1.1/8"	552035
H2 / HS2	125CD	1.1/4"	552037
H4 / HS4	150CD	1.1/2"	552038
H6 / HS6	175CD	1.3/4"	552039
H8 / HD8	–	2"	552040
HIF44	–	1.3/4"	552041

tutti i prezzi sono validi fino al 30.6.24

Informazione Pubblicitaria

QUESTO NON È UN DISTRIBUTORE

- sistema di accensione a mappa completo e controllato da computer - Sistema di accensione, tutto nell'alloggiamento dello spinterogeno
- disponibile per 2, 4, 6, 8 o 12 cilindri di tutte le marche
- 6 e 12 Volt
- per la messa a terra positiva e negativa
- Il bilanciamento delle scintille da motorsport compensa le differenze nei cilindri
- sostituisce il vecchio distributore 1:1
- Nessuna conversione, nessun cablaggio aggiuntivo, nessun componente aggiuntivo
- Completamente retrofittabile
- Nessun componente meccanico, nessun contatto, nessuna usura

Tutti i 123-Ignition per

Motori a 2 cilindri	**198,- €**
Motori a 4 cilindri	**298,- €**
Motori a 6 cilindri	**328,- €**
Motori a 8 cilindri	**480,- €**

Offerta speciale dal 20 febbraio fino al 30 giugno 2024

- senza manutenzione
- Limitatore di velocità regolabile integrato
- Qualsiasi lunghezza della fasatura di accensione post-TDC, facilita l'avviamento, protegge la batteria e il motorino di avviamento
- Compatibile con bobine di accensione standard e ad alte prestazioni
- Attacco per il vuoto per l'adattamento a tutte le possibili preparazioni della miscela
- Scintilla nitida anche alla velocità più bassa
- Sostituisce i distributori rotanti a destra e a sinistra
- Protezione antifurto con immobilizzatore elettronico
- risolve il „problema WEBER"
- Monitoraggio/programmazione durante il viaggio
- Programmazione grafica con un semplice clic del mouse

3 versioni

1) Con 16 curve pre-programmate
di cui si seleziona una per il proprio motore tramite un interruttore. Questa versione è destinata principalmente ai motori non modificati nel normale uso stradale.

2) Programmabile liberamente via USB
È persino possibile scegliere tra due programmi durante la guida. Magari uno per la guida tranquilla e uno per la Pista da corsa.

3) Programmabile liberamente via Bluetooth
Come per la versione USB, è possibile commutare durante la guida, anche in modalità wireless dallo smartphone. È inoltre integrato un immobilizzatore elettronico.

È possibile scaricare gratuitamente il software di controllo con una comoda interfaccia grafica. Il software previene automaticamente le impostazioni insensate o addirittura dannose del sistema di accensione.

Limora.com • Linea fissa Italia: +39 011 074 42 55 • +39 340 531 8217 • mobile: +39 348 397 2810

LIMORA

Conservare ciò che ci muove

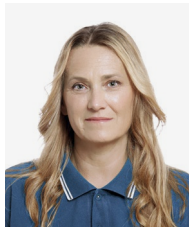
Un enorme magazzino
7900 metri quadrati di magazzino,
22 km di scaffali,
542.550 articoli nel nostro sistema di controllo dell'inventario,
di cui circa 350.000 in stock.

Limora a Torino

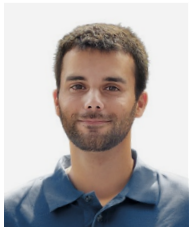
Via Giordano Bruno 164

+39 011 074 42 55
+39 348 397 28 10
+39 340 531 82 17
+39 333 230 14 83 / 84
www.Limora.com
Italia@Limora.com

Fabio Zabatta



Katarzyna Kaczmarczyk



Miguel Jal

*Foto by Marit & Toomas Hinnosaar - Turin, CC BY 2.0

Andrea Camardella

Miki Minguez

Carlos Vinagre

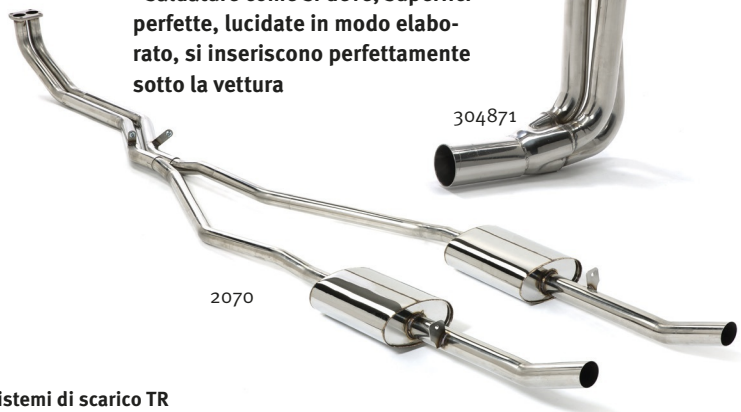
Triumph Special

Albero di trasmissione
Trasmissione di potenza perfetta: nessuna cricca, nessun giunto cardanico, nessun pezzo scorrevole, completo di unità cuscinetto ruota. Design rinforzato con giunti omocinetici a velocità costante.

Da TR4A a TR6	
496667	**489,-**
Stag e salone	
325183	**489,-**

Sistemi di scarico in acciaio inox in acciaio inox Sheffield 403 e 306 - saldature come si deve, superfici perfette, lucidate in modo elaborato, si inseriscono perfettamente sotto la vettura

304871



2070

Oltre **1.000 pagine gratuite!**

I cataloghi leader di mercato:

Meticolosamente studiati, meticolosamente illustrati.

Marchio	Modello	Pagine	Ordine nº
MG	MGA Roadster e Coupé	580	489841
	MGB	800	7678
	MGF e MGTF	64	493830
	MG T-Type NUOVO	300	548056
Austin Healey	BN1-BJ8	600	326250
	Sprite e MG Midget	324	324658
Mini	Classic	740	327536
Triumph	TR2 - TR4A	600	287210
	TR5, TR250 e TR6	600	286982
	Spitfire MK3, MK4, 1500	640	488365
Jaguar	Mark II	128	206532
	E-Type, 6 cilindri	1.050	539224
	E-Type V12 Serie III	400	501741
	XK120, 140 e 150	700	317404
	XJ6 Daimler Sovereign	1008	336308
	XJ12 Daimler Double Six	800	245883
	X300	200	497251
	X308	150	496829
	XK8/XKR	150	493838
	XJS (1975-1996) NUOVO	1.000	550955
Land Rover	Serie II, IIA e III	1.100	505623
	90, 110 e Defender	1.100	520410
Range Rover	Classic (1970-1996)	1.200	349105
Fiat	500	310	533762
	126	310	541517
	600 e Multipla	300	543436
	850	300	543437

Sistemi di scarico TR		
TR2-4	928	**298,-**
TR4A primi	1916	**348,-**
TR4A in ultimi	1917	**348,-**
TR250, TR6 carburatore fino al 72	2782	**348,-**
TR5, TR6 PI, TR6 carburatore dal 72	20162	**480,-**
TR6 Competition (doppio flusso)	2070	**348,-**
Collettore della ventola TR		
TR5/250 e TR6 - 6-in-3-in-1 „Big Bore" 57 mm	304871	**398,-**
Scarico sportivo TR5/250 e TR6 per collettore di scarico	13549	**398,-**
Adattatore per collettore a scarico standard	3771	**198,-**
Sistemi di scarico Spitfire		
Spitfire Mk3 (1967-70)	13043	**298,-**
Spitfire Mk4 1300 (1970-74)	13044	**298,-**
Spitfire 1500 (Europa) con 2 carburatori SU (1974-80)	13045	**298,-**

RUOTECLASSICHE
DIGITAL EDITION

LEGGI RUOTECLASSICHE OVUNQUE TU SIA

Disponibile su App Store

ANDROID APP ON Google play

DIGITALEDITION.RUOTECLASSICHE.IT

AUDI VS LANCIA CHE SFIDA NELL'83

Il film "Race for Glory", nelle sale il 14 marzo, fa rivivere con qualche licenza poetica uno dei **Mondiali rally più belli**. Con Cesare Fiorio, interpretato da Scamarcio, che cerca in ogni modo di battere i rivali

Continua sul grande schermo il filone delle super sfide nelle corse. Questa volta tocca ai rally in "Race for Glory - Audi vs Lancia", che arriva anni dopo "Rush" (F.1) e "Ford v Ferrari" (Endurance). Rally, quindi, nella pellicola diretta da Stefano Mordini, distribuita da Medusa Film e in arrivo nelle sale il 14 marzo. La stagione è quella favolosa del 1983, nella quale si fronteggiano la campionessa in carica Audi, forte della innovativa Quattro a trazione integrale, e la Lancia, ancora ferma al "posteriore". Pare una lotta senza speranza per la Casa italiana, ma non sarà così. Grazie all'inventiva e alla tenacia del responsabile del team Cesare Fiorio (interpretato da Riccardo Scamarcio, anche co-produttore), che troneggia nel film.
Suo, infatti, il merito di aver allestito la Rally 037, un agile prototipo a motore centrale, ma con due sole ruote motrici, suo quello di aver cercato a tutti i costi la vittoria (che arriverà, poi, nel "Costruttori") e di aver convinto Walter Röhrl (Volker Bruch) a correre per il team.
Il tributo a Fiorio finisce però con l'oscurare assi come Walter, il compagno Markku Alén e pure il grande rivale, Hannu Mikkola. E ciò toglie un po' di profondità al film, perché quei rallisti sono considerati i più forti di sempre. Così, risulta molto sentita la rivalità fra Fiorio-Scamarcio e il capo dell'Audi, Roland Gumpert, interpretato da Daniel Brühl, già Niki Lauda in "Rush". Le scene in prova speciale sono a tratti riuscite, in altri meno, pur con la presenza di belle auto. La narrazione corre attraverso un'intervista fatta a Fiorio, con aneddoti intensi, a volte solo ispirati ai fatti reali, come dichiarano i produttori. Spesso, per il grande pubblico, la trama sportiva va romanzata, ma forse, nel caso dei rally 1983, non ce n'era bisogno.

di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**

500 gare E' TANTA PASSIONE

Ragusano doc, classe 1942, **rimane uno dei più rappresentativi gentleman driver**. Per quarant'anni ha staccato la licenza di pilota, ottenendo successi in tutto il mondo, soprattutto con le Sport. E oggi colleziona auto di pregio

Oltre a essere il capoluogo di provincia più a Sud d'Italia, Ragusa vanta un territorio circostante che dai Monti Iblei scivola dolcemente verso il Mar Mediterraneo, un altopiano caratterizzato da enormi distese coltivate con un ininterrotto reticolo di muri a secco, punteggiato da carrubi e ulivi. Ed è in questo scenario così affascinante che è cresciuto Vito Veninata, classe 1942, uno degli ultimi gentleman driver del periodo romantico delle corse degli anni 60, 70 e 80. Oltre 500 corse all'attivo con un ricco palmarès, due partecipazioni a Le Mans, una cultura automobilistica sterminata e una passione indomabile verso le auto, siano esse stradali o da corsa. Siamo andati a trovarlo nell'assolata Trinacria per farci raccontare la sua bella storia di oltre 40 anni di passione, non solo per i motori, ma anche per gli oggetti del passato.

La sala dei trofei
Vito Veninata, a sinistra, ritratto nella sala dei trofei; sullo sfondo, un'Osella Sport. In basso, una vista del garage sotterraneo con oltre 50 vetture di ogni epoca

IL DEBUTTO CON LA 500 DI "PIDDU"

"Gli inizi sono stati tribolati ed elettrizzanti", racconta Vito, "per non dare dispiaceri a mia madre, atterrita dall'estrema pericolosità di questo sport, correvo dietro pseudonimi (Kent, Wan, North e Aga, *n.d.r.*) e cercavo di non dare alcuna notizia alla stampa, in particolar modo quella locale. Ricordo come fosse ieri il mio debutto, nel 1965, alla cronoscalata Messina-Colle San Rizzo: un sogno che si avverava grazie alla disponibilità di tanti amici. La Fiat 500 era di Giuseppe Malfa, detto Piddu; le ruote di Giorgio Migliorisi, la marmitta di Giovanni Di Maria. Perfino il casco, poi regalatomi per meriti sportivi, era in 'comodato d'uso'. Io l'avevo poi personalizzata con volante e contagiri Abarth. Alla fine arrivai terzo di classe, un risultato incoraggiante. Poco tempo dopo, alla Alcamo-Monte Bonifato, la mia prima vittoria, grazie anche a un 'supermotore' allestito da Leo Garavello di Casale Monferrato".

Da allora e per tanti anni è passato con disinvoltura dalle Turismo alle Sport Prototipo, sempre mietendo successi a ripetizione, come quelli che gli consentono di diventare campione italiano categoria Sport 1300 per un quadriennio consecutivo (dal 1980 al 1983). In particolare, per il primo titolo, con l'Osella PA8, ottiene otto vittorie assolute e due secondi posti. "Ma sempre con la promessa di mandare avanti l'azienda di papà", prosegue Veninata, la cui famiglia, dal

Osella in bella mostra
In alto, il diploma del titolo italiano ottenuto nel 1980; ne seguiranno altri tre consecutivi. In basso, Veninata accanto all'Aurelia B10 della sua collezione. Nella pagina accanto, altri gioielli, tra cui le Osella PA8 e PA9/90 e l'Alfa Romeo Giulietta della polizia utilizzata nella fiction "Il commissario Montalbano"

"CON LA 500 **PRESTATA DA UN AMICO** O CON LE SPORT DA 500 CV, L'ADRENALINA È SEMPRE LA STESSA. CORRERE È SPECIALE"

1962, è concessionaria Autobianchi e undici anni dopo si unirà alla Lancia, marchio che Vito ha nel cuore. Nel frattempo piovono trofei e il pilota iblese riceve riconoscimenti in tutto il mondo e anche il trofeo Salvatore Padua come atleta dell'anno (nel 1986).

IN PISTA A OLTRE 300 ALL'ORA

In questa seconda parte della carriera Veninata alterna le Osella alla Tiga (acronimo dei due fondatori, gli ex piloti di F.1 Tim Schenken e Howden Ganley) motorizzata da un 8 cilindri Cosworth di 3.5 litri con oltre 500 CV di potenza. Proprio con questa Sport prende il via a Le Mans nel 1992, dove rimane in gara per 19 ore prima che un banale guasto alle centraline lo costringa al ritiro. Ma, si sa, nelle corse bisogna fare i conti con le rotture e gli incidenti: "Fanno parte di questo gioco e anche io ho avuto i miei, grandi delusioni, voli spaventosi, auto distrutte. Una volta, a Monza, lo scoppio di un pneumatico a oltre 300 all'ora mi costrinse a fare peripezie per non volare addosso agli spettatori. Ma non tutti gli incidenti vengono per nuocere. A Pergusa, un cane randagio mi tagliò la strada, distrussi la mia Chevron, ma fu l'occasione per allacciare con l'Osella un rapporto di collaborazione ultraventennale di reciproca soddisfazione".

La visita al suo garage è di quelle che non si scordano di certo: si passa dalla sala dei trofei, dove sono custodite due Osella, al garage sotterraneo con diverse Alfa Romeo, Fiat e Lancia. Sporge il muso di una Fiat 509, che parte al primo colpo, così Vito ci porta a fare i turisti al suo fianco per un giro panoramico della città. Sarà che la vettura anteguerra è in splendida forma, sarà che Veninata guida ancora in maniera sublime, il tour è emozionante e rilassante. Tra l'altro, molti degli avversari in pista del tempo lo ricordano come pilota di grande generosità ed estrema correttezza: "Eppure con il barone De Coubertin non ho mai avuto grande feeling", sorride, "perché ho sempre corso per vincere, non per partecipare. Ma quelle volte in cui sono stato sconfitto, ho sempre accettato con onore il risultato e mi sono complimentato col vincitore". Un vero gentleman. R

5
JOLLY TECNO
VENINATA
AVON

RG
2942

FIAT
MICHELIN
MAGNETI MARELLI
VSMAX
OLIO FIAT
MICHELIN
speedline

POLIZIA

di **Cesare Sasso**

Allevatore DI SUPER

Questo marchio americano, che ha recentemente festeggiato i suoi primi quarant'anni, è famoso per **le rivisitazioni esasperate delle Ford Mustang**, le "pony car" primigenie, e di altri bestseller a stelle e strisce. Ma non solo

Da sempre California
La sede di Saleen a Corona, California, dove si trovano lo showroom, la produzione delle vetture derivate dalla serie e della coupé S1 da 450 CV, nonché la vendita di parti aftermarket

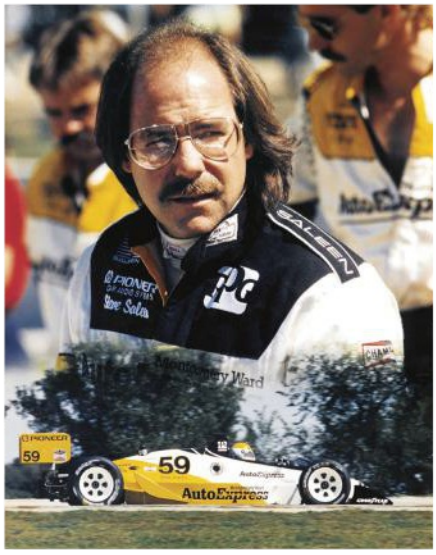
Nel pantheon delle piccole Case americane che hanno osato prendersi un po' della scena dei giganti di Detroit, il marchio Saleen occupa un posto d'onore. Artigiani dei sogni, capaci di portare ancor più all'estremo le vetture ad alte prestazioni dei costruttori, osando dove le esigenze della produzione di grande serie impongono di fermarsi. Frutto di decenni di passione in officina e sulle piste di Steve Saleen, l'azienda californiana si è specializzata nella trasformazione di auto di serie in vere e proprie armi da pista. Il 2023 ha visto Saleen Automotive celebrare i suoi primi ruggenti 40 anni, festeggiati con la SA-40 Speedster: una serie limitata di 10 unità basate sulla Saleen 302 Black Label cabriolet (a sua volta reinterpretazione della generazione appena pensionata della Mustang cabrio). Ottocento cavalli in livrea Speedlab Yellow, inno alla tradizione Saleen combinata con un tocco moderno. L'anniversario è stato anche l'occasione per festeggiare il ritorno di Steve Saleen alle corse, dopo 20 anni, con la S1 GT4 e per celebrare collaborazioni storiche come quella con Ford, culminata in una rassegna dei modelli più rappresentativi durante il mega raduno Woodward Dream Cruise, a Detroit. Una lunga galoppata, vissuta all'insegna del mantra preso a prestito dagli allevatori: "Perfezioniamo la razza".

INIZIA TUTTO IN PISTA

Gli anni 70 e 80 videro Steve sfrecciare nelle gare della Formula Atlantic, serie propedeutica alla Formula 1, dove conquistò un prestigioso terzo posto nel 1980, sfiorando il campionato.

PONY

Pilota e costruttore
Stregato in giovane età da una Porsche 356, Steve Saleen è stato un prolifico pilota negli anni 70 e 80, vincente sulle principali piste americane. Da quelle esperienze nacque Saleen Autosport (oggi Saleen Automotive, Inc.), il cui successo nel perfezionare le "pony car" di Ford gli è valsa, nel 1996, l'iscrizione nella Mustang Hall of Fame



Anche a "Indy"
Prima di fondare la società, Steve ha gareggiato anche in Formula Indy, a bordo di una March. Nel 1977 si classificò 13° al Gran Premio di Long Beach e 12° al Gran Premio di Toronto. Ritiratosi ormai da molti anni, nel 2022 è tornato a correre con una Saleen S1. La gestione dell'azienda (in tandem con la figlia Molly, a destra) ha però la priorità

Transitò poi nella serie Trans-Am dove, al volante di una Mustang, iniziò a coltivare un amore profondo per l'iconica "pony car" americana che nel 1983, lontano da Detroit, decise di trasformare con soluzioni originali ed esagerate: nacque così la prima Saleen, una freccia da 300 cavalli che fece impallidire le altre. Fu l'inizio di un'ascesa fulminante, che attirò l'attenzione della Ford e diede vita a una collaborazione solida, che sfociò in qualcosa di eclatante. Ancorché dietro le quinte e in maniera assolutamente non pubblicizzata, furono proprio gli ingegneri e le maestranze qualificate di Saleen a dare alla luce la Ford GT, presentata durante il centenario della Casa nel 2003 e prodotta, sempre da Saleen, in circa 4.000 unità nel triennio successivo. La passione di Steve non si è però limitata al marchio dell'Ovale blu. Già dalle origini dimostrò infatti la sua volontà di affinare e personalizzare vetture di diversa provenienza. Ha collaborato negli anni con General Motors, per creare la Saleen Camaro, portando la celebre muscle car a nuovi livelli di potenza e sportività, così come ha messo sotto steroidi anche vetture di casa Dodge e, nei tempi più recenti, persino della Tesla.

LA RIVALITÀ CON SHELBY E FERRARI

Nel panorama delle Ford più prestazionali, la rivalità tra Saleen e Shelby è leggendaria, alimentata da passione, innovazione e ricerca della perfezione. Espressione dei propri visionari fondatori, i due atelier condividono la stessa matrice: trasformare auto già iconiche in belve da strada. La prima Saleen Mustang, del 1984, sfidò apertamente le corrispondenti creazioni del rivale, scatenando una battaglia a suon di cavalli e aerodinamica, dove Carroll puntava su un'estetica aggressiva e un'erogazione di potenza brutale, mentre Steve prediligeva linee più morbide e prestazioni bilanciate. Un comune sentire declinato in modi diversi, che ha regalato agli americani epiche battaglie in pista e ha fatto guadagnare ad entrambi un posto nella Mustang Hall of Fame. Anche tra Saleen e Ferrari si è sempre respirata l'aria frizzante della competizione, principalmen-

ALBUM DI FAMIGLIA

UNA MANDRIA MOLTO VIVACE

S1, l'antieuropea
Erede spirituale della S7, monta un motore a quattro cilindri Ford da 450 cavalli, pronto a sfidare le sportive d'importazione di fascia medio-alta. Presentata nel 2017, porta avanti la tradizione sartoriale del marchio andando a caccia di nuovi appassionati

S7, sfida all'Olimpo
Motore centrale da 550 cavalli (ma si poteva avere anche col biturbo da 750) e linee futuristiche. Nei primi anni Duemila la S7 sfidò le supercar europee, diventando un'icona americana delle alte prestazioni. Ingegneria avanzata e stile tagliente, era vincente anche in pista

S281, salto di qualità
Prodotta tra il 1996 e il 2010 sulla base della Mustang di quarta e quinta generazione, la S281, per molti, è il modello che ha trasformato Saleen da tuner satellite della Ford a costruttore. Amata anche dalla figlia di Steve, che ebbe in dono la sua "MollyPop" rosa nel 2007 (a sinistra)

te sulle piste a stelle e strisce. Come quella di Sebring, dove negli anni Duemila la S7 biturbo da 550 cavalli ha lanciato un guanto di sfida diretto alle Rosse di Maranello e alla Maserati MC12. I risultati in termini di vittorie finali, tuttavia, non furono sempre a favore del piccolo costruttore americano. Con il Cavallino rampante si è scontrato in prestigiosi campionati americani, come il Grand-Am Road Racing Championship e l'American Le Mans Series. Nella categoria GT, la Saleen S281, una potente reinterpretazione della Mustang, ha combattuto fianco a fianco con le Ferrari F430 e 458 Italia, offrendo agli spettatori battaglie serrate. Saleen non vuol dire soltanto vetture di altri rivestite e vitaminizzate, però.

CONCEPITE EX NOVO

Nella gamma della Casa ci sono anche vetture originali, come la supercar S7 prodotta tra il 2000 e il 2009 e la odierna S1, coupé da 450 cavalli mossa da un motore di 2.5 litri derivato da un'unità Ford. Vetture speciali e facilmente riconoscibili, che nei decenni hanno conquistato anche Hollywood ("Fast and Furious" e "Transformers", tra gli altri) e i videogame (per esempio nelle saghe di "Need For Speed" e "Gran Turismo"). Successi che non risparmiarono, in verità, all'azienda qualche scossone, come quando il patriarca Steve decise di abbandonare la nave nel 2007, a seguito di incomprensioni con un nuovo socio finanziario (per poi rientrare da salvatore), o un poco fortunato sbarco in Cina a metà del decennio scorso. Spente le candeline degli "anta" nell'entusiasmo generale, il futuro vede l'azienda impegnata in nuovi progetti, esplorando le potenzialità dell'elettrificazione e dei nuovi materiali e sempre mantenendo vivo il fuoco della passione e l'amore per le auto che emozionano. Il tutto sotto l'egida di Steve e della figlia Molly, che segue principalmente il fiorente business aftermarket della Saleen Performance Parts.

Alta orologeria
Una delle due linee di assemblaggio dello stabilimento. All'arrivo, le vetture di serie vengono quasi interamente disassemblate, per poi essere sottoposte alla cura ricostituente di Saleen

UNA LUNGA GALOPPATA, VISSUTA ALL'INSEGNA DEL MANTRA **PRESO A PRESTITO DAGLI ALLEVATORI**: "PERFEZIONIAMO LA RAZZA"

S302, la bsetseller
È l'odierna Ford Mustang, rivista da Saleen. Già a listino da qualche mese l'aggiornamento, basato sulla nuova "pony car" della Casa di Dearborn, con il consueto incremento di prestazioni (fino a 800 CV) e reattività. E di prezzo

SA-40 Speedster, auguri
Una serie speciale per i 40 anni di attività. È una versione ultra esclusiva della 302 Black Label cabrio da 800 CV. Limitata a sole 10 unità, è l'ultimo modello della Casa basato sulla Mustang S550, quindi ancor più appetibile. Sold out, a 130.000 euro l'una

Sportruck, anche in pista
Coniuga la robustezza americana del pick-up più venduto in Usa (Ford F-150) con il Dna racing di Saleen. Disponibile con motore Eco-Boost 2.7, V8 aspirato di 5 litri e addirittura sovralimentato, fino a 775 cavalli. C'è chi lo usa per correre

Marlboro
J.ALESI
Marlboro
Marlboro
Marlboro

di **Nicolò Minerbi**

QUANDO ALLA F.1 PIACEVANO LE BIONDE

Fino al 1968 le macchine avevano i colori. Nazionali. Poi, con la Gold Leaf di Colin Chapman, **sono arrivate le livree**. E da quel giorno la Formula 1 ha ceduto al vizio della sigaretta. Almeno su fiancate e alettoni

La storia delle livree è vecchia come il mondo. Visto che già i cavalieri, quando partecipavano a battaglie e tornei, le sfoggiavano su destrieri e armature. Di lì al senso di appartenenza che dà la maglia, il salto non è breve, ma logico. È per questo che più di un secolo fa, agli albori del motorismo, anche le corse adattarono questa usanza alla propria iconografia, fatta di cavallini più o meno rampanti, di colori di squadra, meglio, di scuderia, e di maglie riconoscibili a chilometri di distanza.

Perché va bene il numero sulla fiancata, ma una maglietta gialla si vede meglio: Nuvolari docet. Poi vennero le polo, per sfoggiare i bicipiti che ci volevano per stare aggrappati al volante di quei mostri là. Quindi le prime tute in cotone leggero leggero, con la zip di traverso e gli elastici a caviglie e polsini. Ma la verità è che, più che livree, era tutto un gran "casual" visto che le auto non avevano tinte, né tantomeno grafiche, abbinate a chi le guidava. Anzi, i colori delle carrozzerie avevano tutt'altra natura.

NAZIONALE AZZURRA? NO, ROSSA

Come raccontava mio padre, sul giornale della Pirelli nel 1971: "In origine il colore di un'auto da corsa aveva una funzione puramente indicativa della nazionalità. Le italiane erano rosse, argento quelle tedesche (dopo il famoso episodio di Tripoli, quando per ridurre il loro peso venne grattata la vernice bianca), blu le francesi, verdi le inglesi e così via. Poi ci fu il

Ha da accendere? Trasformate in pacchetti di sigarette a quattro ruote, le Formula 1 in livrea sembrano andare più veloci che mai. Soprattutto negli indici di gradimento dei tifosi. Basta un adesivo Marlboro sulla portiera e ti senti subito un campione. Le scritte partono dalle fiancate e poi si allargano a tutta la macchina, come si vede nella Lotus JPS di Ronnie Peterson, qui al GP di Monaco 1974. E, con le riprese dall'alto, arrivano anche sui caschi: vedi quello di Alesi, a sinistra

La prima sigaretta Colin Chapman si fa riconoscere ancora una volta. Questa volta il suo fiuto non ha niente a che fare con la meccanica. Ma col marketing. Sua è la prima livrea "tabaccaia" della Formula 1: quella della Gold Leaf. Qui, Jochen Rindt al GP di Monaco 1970

pilota inglese che guidava un'auto italiana, e allora il musetto era verde per distinguerla da quella col muso giallo guidata da un argentino. Oppure ancora ci sono quegli episodi di mimetizzazione, come quello di una famosa Casa inglese che veniva a correre la 1000 Miglia con le vetture verdi e che si accorse che il pubblico aiutava i piloti che si trovavano in difficoltà solo se le auto erano rosse. E allora da verdi le sue automobili da corsa divennero rosse".

Bene, ma quand'è che dai colori nazionali si è passati a livree coordinate e, soprattutto, sponsorizzate? Gli annali parlano del 1968, di quando le gomme da corsa erano diventate a pagamento e gli sponsor tecnici non bastavano più a coprire le spese di gare sempre più esose. Poi ci sono gli annali apocrifi, quelli non riconosciuti dal sacro rito della Formula 1, e questi parlano del 25 agosto del 1967. Cioè di quando Willy Brandt, ministro della Germania dell'Ovest, inaugurò la colorazione della televisione da questa parte dell'Oceano (a onor del vero, la Rai sarebbe diventata a colori solo nel 1977). Immagina la carrozzeria più variopinta che vuoi in bianco e nero: più che cinquanta sfumature di grigio, molto colore per nulla. E così, quella rivoluzione accese la fantasia di sponsor, pubblicitari e team manager. Come Colin Chapman che, nella stagione 1968, sfoggia una Lotus con i colori della Gold Leaf. Una sigaretta, si sa, tira l'altra, e così dopo arrivarono Marlboro, John Player Special, Camel, Gitanes, West…

IL GIRO DEL FUMO

Ormai il dado è tratto e da quel momento tabacchi e tabaccai dipingono l'immaginario della Formula 1. Con quelle livree fiammanti le macchine sembrano andare anche più forte, specie nei paddock o sulle copertine dei giornali. E così, le piste si trasformano in circhi variopinti da trasmettere in mondovisione e i piloti, da beniamini dei fortunati astanti, diventano i supereroi

Cammello brasiliano
La Camel, marchio statunitense, adatta il suo celebre logo ai colori nazionali del Brasile, giallo con banda verde, per il tre volte iridato Nelson Piquet, qui ritratto al GP del Canada 1991 sulla Benetton-Ford B191

Campanilismi resistenti
Se fino al 1968 le F.1 avevano i colori nazionali, con l'arrivo degli sponsor le cose cambiano... Anzi no. Perché i pubblicitari si accorgono presto che il nazionalismo premia, in pista. I francesi, soliti sciovinisti, non aspettavano altro e le loro macchine tornano blu. Con Gitanes e Gauloises: sopra, Patrick Depailler al GP degli Usa Ovest 1979. A destra, beato tra le "marlborine": una foto così di James Hunt, per gli sponsor, valeva più dei podi di Lauda

Il lupo perde il pelo...
Passano gli anni, ma il vizio del fumo rimane. E continua a tinteggiare le livree fino agli anni 2000 (l'Europa dice basta nel 2005). Di queste, quella Rothmans è ricordata per l'incidente di Senna (Imola 1994)

Tabacchi per tutti
Sopra, da sinistra in senso orario: la Benetton B194 di Michael Schumacher in livrea Mild Seven; la Williams FW 19 di Jacques Villeneuve con i colori Rothmans; la McLaren MP4/13 di Mika Hakkinen sponsorizzata West; la Ligier JS43 di Olivier Panis "vestita" Gauloises

di telespettatori seduti in fumosi salotti... dall'altra parte del mondo. Si fanno le cose in grande: si aggiornano anche i costumi di scena. Via le tute scompagnate, comincia l'era del total look, piloti en pendant col proprio... destriero (la storia, si sa, si ripete). E ai pubblicitari bisogna fare tanto di cappello: come quello da texano di Arturo Merzario.

DALLE QUATTRO ALLE DUE RUOTE

Ormai la competizione non è più solo in pista. Si sposta su altri livelli, o meglio, mercati. Già, perché sui rotocalchi non si finisce più solo per l'arrosto visto in gara, ma anche per il fumo sfoggiato nei paddock. Un James Hunt circondato dalle "marlborine" vale più di mille podi di un Lauda, almeno per chi il successo lo conteggia in stecche vendute. Per non parlare della livrea della Lotus John Player Special del 1972 di Emerson Fittipaldi, che tinge di nero (e oro) le sportive stradali che fino ad allora potevano essere rosse o, tutt'al più, gialle. E poi sì, anche i piloti ci hanno messo del loro. Tu chiamali colpi di testa, ma alla fine sono solo copri (e salva) capi: tono su tono come quello di Regazzoni, che aveva il casco bianco e rosso come la propria Ferrari (e la bandiera della sua Svizzera) o a contrasto, come Senna: il suo integrale giallo (Brasile) e la Honda-Marlboro li riconoscevi anche quando in pista c'era un muro d'acqua (un dubbio: non sarà stato solo perché sul bagnato non ce n'era per nessuno?).

La moda delle sigarette fu talmente dilagante che le livree più sexy della Formula 1 finirono anche sulle carene delle moto. Ma questa è un'altra storia. Anzi, un altro campionato. Moda andata avanti per decenni, almeno fino a quando il fumo da "in" è diventato "out". Ultimo colpo di genio, quei codici a barre al posto dei marchi, comparsi ormai quando la sigaretta si era quasi spenta. Oggi, al loro posto sono tornati, anzi, rimasti, i petrolieri. Chissà per quanto... R

Tanto di cappello
Carrozzerie e tute dei piloti si fanno sempre più caotiche. Una toppa qui, una lì, e gli sponsor si accorgono che l'unione non fa mica la forza, almeno in pubblicità. E per rimanere sempre in testa, cosa c'è di meglio di un cappello bianco, magari da texano? Arturo Merzario se la ride. E i pubblicitari Marlboro pure

LA GRANDE ABBUFFATA

Ha battuto ogni record di presenze l'edizione numero 48 del Salone parigino. Molti i marchi presenti, **da Renault a Volkswagen a Skoda**; straordinarie le auto esposte, con prevalenza di modelli italiani, da sempre i più ricercati

testo e foto di **Alfredo Albertini**

la Régie dei record
Lo spettacolare stand della Renault era dedicato alle vetture da competizione e da record. Nella parte alta della pedana spiccava l'aeroplano Caudron C.460 del 1934, marchio appartenente a Louis Renault, contemporaneo della Nervasport (a sinistra) che percorse 8.037 km in 48 ore alla media di 167,445 km/h. Qui, la Riffard Tank 4 CV del 1956 allestita per il record di velocità nella classe 750

Cento anni di MG
Testimonial di Rétromobile, con l'onore di essere la star del poster 2024, la MG EX 181 con la quale Stirling Moss corse a quasi 400 km/h sul lago salato di Bonneville. Il marchio MG ha, con l'occasione, celebrato i cento anni dalla sua nascita, grazie al partnerariato con il British Motor Museum e il club MG francese, che hanno portato numerosi esemplari della storica marca britannica

"IL PASSATO HA SEMPRE UN FUTURO", **RECITA LO SLOGAN** DI QUESTA EDIZIONE DELL'EVENTO PARIGINO

Mentre la Parigi "antitraffico" votava il referendum per aumentare a 18 euro l'ora la sosta delle auto più pesanti, lo stesso giorno, domenica 4 febbraio, migliaia di appassionati riempivano i padiglioni dell'edizione numero 48 di Rétromobile, in occasione dell'ultimo giorno del Salone, inaugurato il 31 gennaio. Bilancio molto positivo, con un record di presenze di oltre 130.000 visitatori provenienti da varie nazioni, non solo dell'Europa, ma anche da Stati Uniti e Giappone. Del resto, i 75.000 metri quadrati dell'esposizione meritavano il viaggio, perché solo qui è possibile ammirare una concentrazione straordinaria di auto di ogni epoca e marca, dall'inizio del secolo scorso fino ai giorni nostri. Sì, perché per molti costruttori questa è un'occasione imperdibile per collegare passato, presente e futuro, mostrando al pubblico la loro storia attraverso i modelli più significativi, o, più semplicemente, per celebrare un anniversario. Lo stand più spettacolare è stato quello della Renault, che ha ospitato su una pedana, in vetta alla quale era stato collocato un aeroplano d'epoca, alcune delle più famose auto da record della Régie, tra cui la 40 CV del 1926, la Nervasport del 1934 e l'Etoile Filante del 1956. Poco più in là, le colorate silhouette della 5 elettrica.

Cento anni sono stati festeggiati dalla Skoda, con una parata di modelli anteguerra come la Superb del 1936 o la Superb OHV 3000 del 1935. Cento anni pure per MG, una ricorrenza importante che ha visto come star, accanto a diversi modelli di serie, la EX 181 con cui Stirling Moss corse a 395,32 km/h a Bonneville, nel 1957. Cinquant'anni, invece, per la Volkswagen Golf: il museo della marca ha pensato bene di esporre a ventaglio tutte le serie dal 1974 a oggi, in una spettacolare visione d'insieme tutta argento metallizzato, il colore che ha accomunato le vetture in mostra. Quasi mezzo secolo per la Porsche 911 Turbo, presentata nel 1975: la Casa di Stoccarda ha portato un esemplare di quell'anno della serie 930 e l'ha messo accanto a una 935 Turbo da competizione del 1977. Cinquant'anni tondi per la Mercedes-Benz 300 SL "Gullwing", lanciata nel 1954. Nello stand era presente la 300 SL W194/11 "Hobel" del 1953, anticipatrice della successiva "Ali di Gabbiano". Un'altra ricorrenza centenaria ha riguardato non una Casa, ma un autodromo, più precisamente quello di Linas-Montlhéry, tempio della velocità in Francia, inaugurato nell'ottobre del 1924. Qui, la Citroën Rosalie conquistò il record dei tremila chilometri alla media di 160 km/h. A proposito di Citroën, quest'anno sono di attualità due importanti ricorrenze, i 50 anni della CX e i 90 anni della Traction Avant. Siamo andati alla loro ricerca nel padiglione numero uno, dove la Casa del Double chevron è sempre stata presente con Aventure Peugeot-Citroën-DS. Invece, abbiamo trovato una sola CX e una sola Traction, in un padiglione laterale, quasi nascoste, grazie alla buona volontà dei club di marca e modello: un vero peccato.

DALL'ITALIA PER CONQUISTARE

Tra i pezzi forti di Retromobile, due Ferrari GTO, poco distanti una dall'altra. La prima, rossa, del 1963, era esposta nello spazio di Girardo&Co.; l'altra, bianca, del 1962 con targa MO 79396, nello stand di Kidston. Da Chopard si poteva vedere un'altra Ferrari d'eccezione, la 750 Monza Scaglietti del 1955. E poi Bizzarrini 5300 GT Strada, Lancia Aurelia B24, Alfa Romeo 8C 2300, Maserati Mexico Frua: anche questa volta, le auto italiane erano regine. Come la Itala 35/45 HP del 1907 della Pechino-Parigi, dal Mauto di Torino. Le moto hanno avuto il loro momento di gloria nell'esposizione dedicata alla saga Monneret, famiglia di tre generazioni di piloti. Infine, una serie di vetture ex ufficiali ha raccontato l'avvincente storia della "Dakar", inventata da Thierry Sabine. R

Spettacolo d'eccezione
1. Skoda Superb del 1936: dal museo della marca.
2. Non sono mancate le vetture in restauro, come questa Mercedes 300 SL con scocca da verniciare.
3. La 037 del film "Race of Glory" del 2024, che racconta la rivalità Lancia-Audi nel campionato del mondo Rally 1983.
4. Per il secolo dell'autodromo di Linas-Montlhéry, la Bugatti Type 32 del 1923 del museo di Mulhouse.
5. La Ferrari GTO del 1963 da Girardo&Co.
6. Nella rassegna dedicata alla "Dakar" c'era anche la Citroën DS 23 dell'edizione 1981 (arrivata fuori tempo massimo).
7. Molti i modellini: questi sono in latta e completi della scatola. La 2 CV a destra costava 890 euro.
8. Manifesti di cinema, corse e pubblicità. Perfetti per arredare il proprio box.
9. Nel padiglione principale c'era anche il mercatino dei ricambi.
10. Per le vetture d'anteguerra, buona disponibilità di pezzi.
11. Tutti pazzi per le Fiat 500. Molte in vendita da 9.000 a 18.000 euro

7

8

9

SKODA
1

2

RACE FOR GLORY
AUDI vs LANCIA
3

4

Girardo & Co.
118
SCANIA
5

PARIS MATCH
14
Match
astral
6

RS AUTOMOBILES
rs-automobiles.com

IGOL
PNEU ENGLEBERT
ANTAR
10

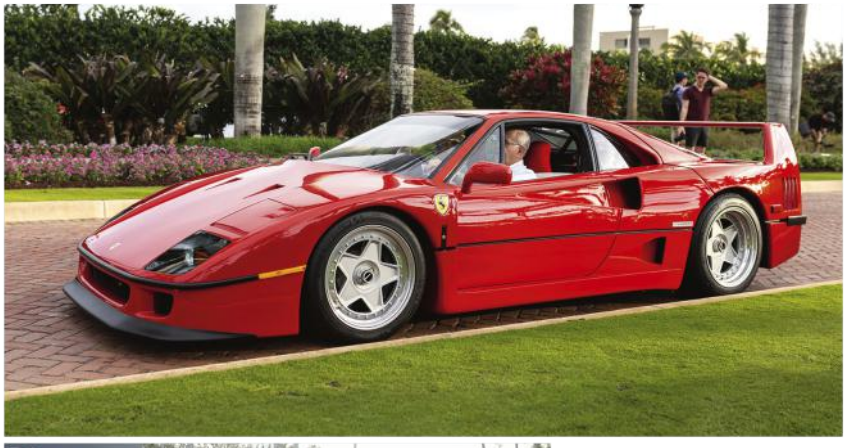
11

FLORIDA RAMPANTE

Il consueto concorso d'eleganza nell'assolata Palm Beach ha visto **la partecipazione di oltre 150 gioielli di Maranello**, che hanno sfilato per contendersi l'agognato premio finale. Per l'organizzazione di Cavallino, un ottimo successo di presenze e di pubblico

L'edizione numero 33 di Palm Beach Cavallino Classic è andata in archivio con una spettacolare vetrina di Ferrari da collezione e il riconoscimento di un autentico successo da parte di collezionisti e spettatori, affascinati da oltre 150 bolidi di Maranello. Questo concorso d'eleganza conferma e rafforza la sua missione di preservare e promuovere la grande eredità del Cavallino in terra americana. C'è stato tanto lavoro per i 55 giudici incaricati di selezionare i veicoli per i riconoscimenti "Best". Negli ultimi due anni, oltre ai tradizionali premi "Best of Show", il "Granturismo" e il "Competizione", è stato introdotto un terzo prestigioso riconoscimento, per i veicoli certificati da Ferrari Classiche. Questa nuova categoria si allinea perfettamente con la missione della Casa di Maranello per supportare i clienti nella conservazione di questi tesori della meccanica e dello stile. "Il nostro obiettivo", ha detto Luigi Orlandini, chairman e ceo di Cavalli-

Eccezionale parata Quest'anno sono state oltre 150 le Ferrari presenti a Cavallino Classic in Florida. Ecco una vista del parterre presso l'hotel "The Breakers" di Palm Beach



Reginette
Sopra, la 212 Inter Ghia del 1952 (premiata come Best of Show Granturismo) e la F40 del 1987. Accanto, la 250 Le Mans del 1964 (Best of Show Competizione); in basso, la 275 GTB Competizione del 1966 (riconoscimento quale migliore tra le Classiche Certificate)

no, "oltre a rendere sempre più bello l'evento principale, è portare la cultura Ferrari e il rigoroso approccio all'eccellenza della conservazione e del restauro nel mondo, cosa che stiamo facendo con la creazione degli eventi 'boutique' di Modena e di Abu Dhabi, e con un prossimo progetto molto più esotico che annunceremo presto".

UN VERO PARTERRE DU ROI

Un'occhiata ai premi principali: il Best of Show Granturismo è stato assegnato alla 212 Inter Ghia (telaio 0191 EL) del 1952 di Dennis e Susan Garrity; il Best of Show Competizione è andato alla 250 LM #6053 del 1964 di Chris e Ann Cox; la 275 GTB Competizione #09063 del 1966 di Brian Ross è stata invece selezionata tra le auto con certificazione Ferrari Classiche "libro rosso", come Best of Show Classiche Certificate. La manifestazione ha anche offerto un'esperienza gastronomica unica grazie agli chef Michele Casadei Massari di "Lucciola New York" e Juan Manuel Barrientos di "El Cielo Miami". Le loro creazioni hanno sapientemente mescolato tradizione e modernità, creando un giusto mix tra made in Italy e Usa: "L'incrocio di culture genera sicuramente un grande valore aggiunto", prosegue Orlandini, "a Palm Beach abbiamo un team composto da persone locali, già storicamente legate all'evento, e da persone italiane. Non è facile, per un abitante della Penisola, comprendere a fondo la cultura e la mentalità americana, e viceversa, ma credo che stiamo ottenendo un'ottima integrazione, anche perché ci accomuna la passione per il nostro lavoro e per la Ferrari".

Appuntamento a Palm Beach già fissato per i prossimi 23-26 gennaio: "Ci ritroveremo sempre al 'The Breakers'", conclude Orlandini, "che dal 1992 è la nostra 'casa'. Un bellissimo resort affacciato sull'oceano. Continueremo a far incontrare i più grandi collezionisti di Ferrari, tra loro e con le nuove generazioni. 'Cavallino', infatti, è il luogo dove tutti possono condividere la propria passione per le creazioni del 'Drake'". R

a cura di **Daniele Turrisi**

PARERI CONTRASTANTI

Buoni affari e qualche grande risultato, sulle due sponde dell'Atlantico. **Le Ferrari tengono sempre**, una 250 SWB ha superato i 10 milioni, ma in generale le storiche degli anni 50 e 60 sono in fase di riflessione

Pezzi da novanta
Sotto, la Bugatti Chiron venduta da Bonhams a Scottsdale per più di 5.000.000 di dollari: a destra, la Ferrari 250 GT Berlinetta che ha superato i 10.000.000 a Parigi, nell'incanto di RM-Sotheby's; la BMW M1 Procar battuta da Artcurial poco sopra il milione, sempre a Parigi

L'anno commerciale, per le aste, inizia mediamente la terza settimana di gennaio. Si parte in Arizona, con Bonhams, RM-Sotheby's e Worldwide Auctions, oltre a Barrett & Jackson, che gioca in casa e lo fa alla grande: di base, a Scottsdale ogni anno vengono battute un migliaio di vetture, con una percentuale di vendita altissima (quasi tutte sono senza riserva), anche se è un mercato tipicamente yankee. La loro tenda è lunghissima e ci si perde tra i vari espositori, che creano un villaggio da motor show, mentre all'esterno, nei piazzali, altre tendopoli ospitano i lotti meno importanti. Una visita è sicuramente da consigliare. Bonhams ha presentato una buona selezione di auto e la regina della vendita è stata la Bugatti Chiron Super Sport, che ha sorpreso tutti superando i 5 milioni di dollari. Sempre marchiata Bugatti la Type 57 Atalante del 1936 venduta per 1.380.000 dollari, comprese le commissioni, mentre una Maserati Ghibli Spyder 4.7 ha registrato la notevole somma di 596.250 dollari, una cifra che riporta a sette, otto anni fa. Il battitore di RM-Sotheby's ha definito la propria vendita difficile da interpretare e faticosa, nonostante ciò i risultati sono stati positivi, con un'alta percentuale di venduto e solo 18 lotti che durante l'incanto non hanno trovato un nuovo proprietario. Molto è stato però concluso a caldo, dopo l'asta, e i lotti invenduti sono poi rimasti pochi. Quest'anno, chi era in Arizona doveva prendere l'aereo al volo per cambiare continente e arrivare nella Ville Lumière, per assistere all'ouverture europea in concomitanza con Rétromobile. Bonhams, RM-Sotheby's e Artcurial hanno portato in vendita oltre 300 lotti; la Casa inglese

ha totalizzato 17 milioni e l'89% di venduto , mentre RM-Sotheby's si aggiudica il primato raggiungendo ben 37 milioni, con circa l'85% di venduto, pur non avendo aggiudicato lotti costosi come la Ferrari Enzo (Bonhams ne ha venduta una per 3.910.000 euro).

LA SWB VINCE ANCORA

La sala del Carrousel del Louvre, per il secondo anno, è stata scelta dalla Casa anglo-canadese come sede della vendita e ha visto registrare la notevole cifra di 10.158.125 euro per una Ferrari 250 GT Berlinetta passo corto. Una Maserati MC 12 Corsa ha superato di poco i tre milioni e una Ferrari 275 GTB 6 carburatori, con carrozzeria di alluminio, anche se non con la sua livrea originale e bisognosa di qualche lavoretto, è stata aggiudicata a 3.211.250 euro. Conferma che il trend Ferrari non tradisce. Per tutte le altre vendite si può registrare un calo ragionato dei prezzi, segno che l'ambiente si sta purificando dalla contaminazione degli speculatori. L'asta di Artcurial ha registrato in parte risultati coerenti, ma non ha reso tutti felici: probabilmente il numero dei lotti offerti è ancora troppo elevato, nonostante sia già stato ridotto; così, dopo la metà della vendita, la sala ha iniziato a svuotarsi, anche perchè l'esposizione di Rétromobile ha offerto il meglio degli ultimi 15 anni: tra i vari dealer era possibile trovare due Ferrari 250 GTO e altre rarissime Rosse, una vasta gamma di vetture ex Le Mans e diverse selezioni di auto speciali o uniche che non han fatto sentire la mancanza delle Case, che spesso non hanno esposto i loro gioielli. Prossimi appuntamenti, Miami e Amelia Island, nuovamente negli States. Vedremo se il sole della Florida sarà stato in grado di scaldare il mercato.

CAR & CLASSIC

INCANTI DI SUCCESSO

Arrivata nel 2023 la versione in italiano della **piattaforma online** britannica, i risultati non si sono fatti attendere

Car & Classic è la più grande piattaforma in Europa per l'acquisto e vendita di veicoli storici: cresce in media del 100% all'anno ed è disponibile in italiano dal 2023, quando è arrivata a totalizzare oltre 42.000 veicoli in vendita sul sito e 4 milioni di utenti attivi ogni mese. 8.198 i veicoli messi all'incanto virtuale in Europa. Durante il 2023, Car & Classic ha realizzato 474 aste di veicoli provenienti dalla Penisola, con un picco di 167 nel quarto trimestre. Tra i principali motivi del successo, il premio d'asta limitato (6%, a carico soltanto di chi vende), l'assenza di costi fissi e la comodità di non dover spostare il veicolo per metterlo all'asta. Le più gettonate sono le auto degli anni 90, in particolare tedesche, ma dai 50 fino alla prima decade dei Duemila, la presenza sul sito è rilevante, con una dominante di veicoli anni 70 (1.426 nel 2023). In generale, "le italiane vanno sempre bene, anche all'estero - spiega Tom Wood (nella foto), fondatore di Car & Classic - e riscontriamo un forte interesse verso le Alfa Romeo Spider e le Lancia degli anni 80 e 90. Anche se una Dino 246 gialla è stata ceduta per 365.000 euro". La Mercedes "R107" è la Stella più venduta su Car & Classic a livello internazionale, mentre Fiat è in testa in Italia. La terza serie della SL, la "R107" appunto, è sempre in lotta per il primato con la sua rivale del tempo, la Jaguar XJS cabrio. Anche le vetture anteguerra hanno fatto registrare qualche sorpresa positiva, come per esempio una Fiat Tipo 2 del 1917, venduta per 55.000 euro. Il 2024 si è aperto con la vendita di una Citroën DS Cabriolet Chapron del 1963, completamente restaurata, per 149.000 euro. Infine, i trattori: su Car & Classic se ne trovano di tante marche, ma in Italia i più venduti sono i Lamborghini.

a cura di **Marco Di Pietro**

CLIO WILLIAMS SEMPRE PIÙ IN ALTO

Ancora una volta si conferma **la tendenza alla crescita delle quotazioni di alcuni modelli** per i quali i collezionisti sono disposti a fare follie: la "hot hatch" transalpina, per esempio, continua a volare

Oltre 500 sono state le variazioni di prezzo delle quotazioni di Ruoteclassiche di questo mese: una dimostrazione che il mercato d'inizio 2024 è piuttosto dinamico, sia verso l'alto sia verso il basso. Un trend che, molto probabilmente, verrà confermato nelle prime fiere dell'anno: Automotoretrò a Parma a inizio marzo, Vicenza Classic Car Show di aprile e tutti gli altri eventi minori per risonanza, ma seguitissimi dagli appassionati. Questo per quanto concerne il comparto nazionale. Per l'estero, l'effervescenza del mercato è confermata dai risultati d'asta di Parigi e delle prime sedute all'incanto americane. Tornando alle quotazioni di Ruoteclassiche, i 500 e oltre modelli che hanno subito modifiche si traducono in una variazione media elevata: +11,8%. Percentuale che scende al +0,8% quando si prende in esame tutto il listino, compresi i modelli rimasti stabili nel valore. È comunque una variazione apprezzabile e che induce all'ottimismo. Quali sono i modelli che hanno visto cambiamenti significativi? Partiamo dalle note negative: il Comitato Prezzi di Ruoteclassiche ha evidenziato una certa difficoltà da parte di alcuni modelli sportivi degli anni 60 a spuntare i valori di qualche tempo fa e, di conseguenza, è stato deciso un ritocco verso il basso.

IL TRIDENTE NON PUNGE

Per esempio, su alcune Maserati, pur iconiche come la Mistral (dal 3 al 6% di taglio, a seconda delle versioni) o la Ghibli Coupé (-4,5%, mentre per la SS Coupé la decurtazione è stata più netta, -18%). Invariate, invece, le più rare Ghibli Spyder, che rimangono sulla cresta dell'onda.
Un abbassamento medio del 7% per la prima Maserati di vera serie: la 3500 GT. Tagli compresi tra il -6% e il -11% per le Lancia Flaminia Touring, e superiori al -20% per le Flaminia di Zagato. Non è un caso che questi modelli stiano rivelando difficoltà di mercato: da una parte sono troppo recenti per poter ambire alla partecipazione a un evento clou come la 1000 Miglia, dall'altra hanno costi di gestione (e di restauro) ormai a livelli proibitivi. Sul versante opposto, a crescere di valore sono state soprattutto alcune classiche di domani e instant classic: su tutte, la BMW Z4 M Roadster, fino a poco tempo fa decisamente sottovalutata: ora la sua quotazione è risalita del 90%. Degne di nota anche le Alfa Romeo 147 (a benzina), in particolare la sempre più ambita 2.0 16V Twin Spark, che è stata rivalutata del 50% (si rimane comunque nell'ambito di cifre molto avvicinabili). Anche le Croma iniziano a destare attenzione: gli esemplari in ordine sono cresciuti del 30-40%. Tra le "hot hatch", continua la corsa verso l'alto dell'apprezzatissima Renault Clio Williams: +37%.

Chi scende, chi sale
Qui accanto, la Lancia Flaminia Zagato sta vivendo un momento di ribasso nelle quotazioni. Sopra, la Renault Clio Williams, sempre molto gettonata, vede invece la sua valutazione crescere addirittura del 37%

L'ESPERTO

SALISCENDI PEUGEOT

Periodo di grandi cambiamenti **per la Casa del Leone**, con quotazioni in netto aumento per alcuni modelli e fase di crisi per altri

Secondo l'esperto di modelli Peugeot Daniele Bellucci, del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche (foto in basso), il mercato della marca del Leone sta vivendo un periodo di cambiamenti, con quotazioni in crescita per alcuni modelli, ma anche in decremento per quelli che in passato erano stati coinvolti da una bolla speculativa ora conclusa. La sintesi di questi cambiamenti sarà pubblicata nelle quotazioni di aprile.

LE ESAGERAZIONI

Tuttavia, analizzando quanto accaduto a Rétromobile a Parigi si sono dovuti registrare alcuni "eccessi": auto in condizioni di conservazione decisamente notevoli, ma con richieste davvero esagerate. Per esempio una 504 Coupé prima serie del 1973, con soli 19.000 km, veniva proposta in vendita al triplo della sua quotazione A+ di Ruoteclassiche, ovvero a ben 60.000 euro. A livello di compravendite all'interno del club ufficiale, il numero delle transazioni è in leggero aumento, ma riguardano principalmente i modelli più sulla cresta dell'onda, come le 205 GTI e le auto recenti in generale. Nell'ambito delle aste, alcuni pezzi pregiati hanno trovato un compratore. Da segnalare che è stata venduta da Artcurial una rara quanto favolosa 301 CR Roadster, con una storia limpida, due soli proprietari (tra cui Madame Marguerite Mareuse, famosa per aver partecipato a ben due edizioni della 24 Ore di Le Mans e al Rally di Montecarlo. Lo stato di conservazione della vettura era decisamente affascinante, ma "vissuto", e con la meccanica, probabilmente, da rivedere completamente, dato il lungo periodo di fermo. È passata di mano per 24.000 euro, ossia una cifra di molto superiore a quella riportata da Ruoteclassiche per la label B+ (17.500 euro), corrispondente alle condizioni dell'auto. Anche nelle importanti aste parigine, dunque, si è confermato il trend al rialzo registrato nelle precedenti sedute all'incanto di Lione.

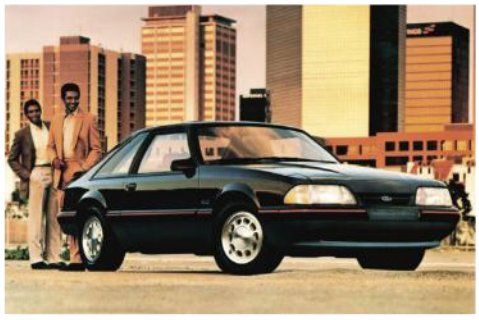
NEWS

IL MAGGIOLINO ORA RIPARTE

Gli esperti Volkswagen del Comitato Prezzi segnalano che le quotazioni del Maggiolino hanno ripreso a correre, dopo anni di staticità. A crescere di più sono le 6V dell'ultimo decennio (1957-67) e le prime 12V. Le variazioni saranno pubblicate sul numero di aprile di Ruoteclassiche.

MUSTANG "FOX BODY" SPORTIVA ECONOMICA

Da noi è pressoché sconosciuta, mentre negli Stati Uniti inizia a spopolare, dopo anni di oblio. La Ford Mustang terza serie (1978-93), conosciuta anche come "Fox Body", costa ancora poco (attorno ai 10.000 dollari), ma sta salendo a razzo. Soprattutto nelle versioni con il V8 5.0 "Windsor".



LOTUS ESPRIT? LA COMPRO IN AMERICA

Le Lotus Esprit sono molto apprezzate in Italia, anche se occupano una nicchia di mercato. Le classiche Esprit 4 cilindri turbo degli anni 90 valgono ormai attorno ai 60.000 euro. Negli Stati Uniti, invece, si possono ancora trovare a 30.000 dollari. Vale proprio la pena di sondare il mercato d'Oltreoceano.

SALI A BORDO DI RUOTECLASSICHE

SCONTI oltre il 40%

MARK® Direct Marketing

1 ANNO

12 NUMERI

€ 49,90

+€3,90 di spese di spedizione

INVECE DI ~~€72,00~~

VERSIONE DIGITALE INCLUSA

CONSEGNA AL TUO DOMICILIO

PREZZO BLOCCATO

ABBONATI E VINCI!

OPPURE 2 ANNI

Ruoteclassiche
24 NUMERI - DIGITALE INCLUSO

SCONTO **38%**

SOLO **€ 89,90** INVECE DI € ~~144,00~~
+ € 5,90 di spese di spedizione

1 ANNO

Ruoteclassiche
12 NUMERI - DIGITALE INCLUSO
+
Quattroruote
12 NUMERI - DIGITALE INCLUSO

SCONTO **41%**

SOLO **€ 84,70** INVECE DI € ~~142,80~~
+ € 3,90 di spese di spedizione

▼ **PARTECIPA AL CONCORSO RISERVATO AGLI ABBONATI** ▼

IN PALIO IL NUOVO TOYOTA C-HR

OGNI SCELTA CONTA

Nuovo Toyota C-HR è il SUV ribelle nato per rompere ogni regola. Stile da coupé, design ancora più audace, per una presenza su strada che non passa mai inosservata.

Maggiori informazioni su toyota.it. Immagine vettura indicativa. Valori massimi WLTP riferiti a Nuovo Toyota C-HR: consumo combinato 5,3 l/100 km, emissioni CO_2 112 g/km (WLTP - Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure ai sensi del Regolamento UE 2017/1151). Valori di consumi ed emissioni misurati sulla base di test preliminari e soggetti, pertanto, a eventuale modifica all'esito della procedura di omologazione attualmente in corso.

PER ABBONARTI SUBITO: WWW.SHOPED.IT/RCL24

Scansiona il **QR Code** | o se preferisci telefona al numero **02 56568800**
dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 18.00

La meccanica del concorso prevede che possano partecipare all'estrazione del premio consistente in un'autovettura TOYOTA C-HR LOUNGE PREMIERE 2.0 HEV i maggiorenni residenti in Italia o nella Repubblica di San Marino, che avranno sottoscritto, regalato o rinnovato un abbonamento (carta con digitale incluso) a una delle seguenti riviste: QUATTRORUOTE e RUOTECLASSICHE, e avranno effettuato il relativo pagamento entro il 04 settembre 2024. Il concorso è valido dal 31 ottobre 2023 al 01 agosto 2024. L'estrazione del premio avverrà entro il 23 settembre 2024 alla presenza di un notaio. Il vincitore sarà avvisato con lettera raccomandata. Totale montepremi, IVA compresa € 45.810. Il regolamento completo del concorso è disponibile presso Editoriale Domus S.p.A. e sul sito http://www.shoped.it/regolamento-motori

Tutti i prezzi sono IVA inclusa. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali edicola. La presente offerta, in conformità con l'art.45 e ss. del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Puoi recedere entro 14 giorni dalla ricezione del primo numero. Per maggiori informazioni visita www.shoped.it/cga

INTENDA®

30 Anni 1994-2024

Air COVER

Il **GARAGE GONFIABILE**
per auto, moto e camper, adatto a tutte le dimensioni

COPERTURA STAGNA
antipolvere e anti topo

Made in Italy

VIENI A SCOPRIRLI

COME LEGGERE I NOSTRI PREZZI

Le valutazioni di Ruoteclassiche sono sottoposte a un aggiornamento costante su base mensile **e sono disponibili online in versione integrale**, a pagamento: *quattroruote.it/quotazione-auto-epoca*; sulla rivista, per esigenze di spazio, alcuni modelli non sono presenti. Ecco come interpretare correttamente le nostre label

Le nostre valutazioni costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra un'auto storica o da collezione e per le società d'assicurazioni. Coprono un periodo di tempo che va dal 1918 al 2014, con una sovrapposizione a quelle di Quattroruote (i "Prezzi dell'Usato") per gli anni dal 2009 al 2014. Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se alcune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture dai 10 ai 20 anni sono invece selezionate in considerazione dell'importanza collezionistica. Non sono quotate, tranne rare e giustificate eccezioni, le fuoriserie, le repliche, le serie speciali che non abbiano una valutazione specifica differente da quella del modello originario e le auto da competizione. Le denominazioni dei modelli sono, quando possibile, quelle ufficiali; negli altri casi, invece, sono quelle che a nostro avviso consentono di identificare la specifica versione con la maggiore chiarezza. Le diciture (I S.), (II S.), ecc. indicano la serie del modello. Gli aggiornamenti delle quotazioni delle automobili avvengono su base mensile: per esigenze di spazio sulla rivista sono riportate solo le label di riferimento AB e le A+ e B+, fatte salve le eccezioni riportate nella tabella. Le quotazioni dei motocicli, disponibili anche online, vengono inoltre pubblicate su Motoclassiche.

SETTE LABEL DI CLASSIFICAZIONE

LE CURVE NECESSARIE

Le quotazioni possono essere disponibili per tutte le label o, per specifici veicoli o tipologie, solo per alcune o anche soltanto per la label di riferimento. Il rapporto di valore tra una label e l'altra non è, come avveniva in precedenza, il risultato di una percentuale in più o in meno, ma è legato a una curva di svalutazione-rivalutazione che tiene conto di parametri specifici legati alla storia del modello, al suo successo commerciale (all'epoca e attuale), all'immagine del marchio e ad altre variabili.

SIGLA, DESCRIZIONE E CRITERI DI ATTRIBUZIONE

A+	Veicolo conservato in perfetto stato o totalmente restaurato (con documentazione completa che ne attesti il ripristino), in condizioni pari al nuovo. Preferibilmente dotato di documentazione e targa originali e con certificazione di un ente riconosciuto. Per i veicoli più anziani la perfetta conservazione può portare a valutazioni ancora superiori, da formulare caso per caso.
A	In perfetta efficienza o parzialmente restaurato e comunque in ottime condizioni, sia per le parti ripristinate sia per quelle originali. Non presente per motoveicoli.
AB	**In buono stato (quotazione di riferimento), con manutenzione regolare e costante, anche restaurato da qualche anno.** Unica quotazione per veicoli industriali e commerciali leggeri.
BA	In condizioni di buona originalità oppure con restauri di vecchia data, bisognoso di alcuni interventi per arrivare alla perfetta efficienza. Non presente per motoveicoli.
B+	Incompleto in alcuni dettagli, marciante, ma con meccanica da rivedere.
B	Incompleto di carrozzeria e/o meccanica, che necessita di un restauro anche impegnativo. Non presente per motoveicoli.
C	Allo stato di relitto, da considerare principalmente come fonte di ricambi. Non presente per motoveicoli e per alcune vetture.

QUOTAZIONI AUTOMOBILI E FUORISTRADA

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ABARTH					ITALIA
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	108,0	72,0	36,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	113,0	75,0	37,5
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	145,0	95,0	47,5
500 BERLINA	479	1957-63	30,0	20,0	10,0
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	90,0	60,0	30,0

Modello
6C 2300 PESCARA/B PESCA
6C 2300 TURISMO/B LUNGO
6C 2300 MILLE MIGLIA
6C 2500 COLONIALE
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/
6C 2500 SPORT
6C 2500 SPORT COUPÉ
6C 2500 SPORT CABRIOLET

QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
THUNDERBIRD (II S.) COUPÉ	5765-7043	1958-60	37,5	25,0	12,5
THUNDERBIRD (III S.) CONVERTIBLE	6388	1961-63	45,0	30,0	15,0
THUNDERBIRD (III S.) COUPÉ	6388	1961-63	30,0	20,0	10,0
THUNDERBIRD (IV S.) CONVERTIBLE	6388-7010	1964-66	45,0	30,0	15,0
THUNDERBIRD (IV S). COUPÉ	6388-7010	1964-66	30,0	20,0	10,0
THUNDERBIRD (IX S.) COUPÉ	3800-4946	1983-88	11,3	7,5	3,8
THUNDERBIRD (V S.) 4 PORTE	6388-7027	1967-71	18,0	12,0	6,0

Modello
RALLYE 350
TORONADO COUPÉ
TORONADO COUPÉ
TORONADO COUPÉ
TORONADO COUPÉ
PLYMOUTH

QUOTAZIONI MOTO

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ACCOSSATO					ITALIA
50 CR	49	1977-79	3,0	2,0	1,0
80 CE	79	1979-85	3,3	2,2	1,1
80 CE	79	1984-86	3,0	2,0	1,0
80 CR	79	1979-85	3,0	2,0	1,0
80 CR	79	1985-87	3,2	2,1	1,0

Modello
ALFA ROM
RL N/S
RL TURISMO
RLSS
RM N/S/U
6C 1500 NORMALE
6C 1500 SPORT/SS

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ABARTH					ITALIA
750 BERLINA	747	1956-60	36,0	24,0	12,0
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	108,0	72,0	36,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	113,0	75,0	37,5
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	145,0	95,0	47,5
500 BERLINA	479	1957-63	30,0	20,0	10,0
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	90,0	60,0	30,0
595	594	1963-71	34,0	25,0	15,0
595 SS	594	1964-71	38,0	28,0	16,8
695	690	1964-71	43,0	32,0	19,2
695 SS	690	1964-71	51,5	38,0	22,8
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	59,5	44,0	26,4
850 ALLEMANO	833	1959	86,0	57,0	28,5
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	140,0	92,0	46,0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	116,0	77,0	38,5
850 TC BERLINA	847	1960-64	40,5	30,0	18,0
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-64	52,5	35,0	17,5
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	120,0	80,0	40,0
OT 850 BERLINA	847	1964-68	27,2	17,0	11,9
OT 1000	982	1964-68	32,0	20,0	14,0
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	40,0	25,0	17,5
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	290,0	180,0	125,0
OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI	1280	1969-71	64,0	40,0	28,0
OT 1300/124	1280	1966-69	48,0	30,0	21,0
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	67,0	42,0	29,4
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	70,5	44,0	31,0
OTS 1000 COUPÉ	982	1964-68	61,0	38,0	26,6
1000 BERLINA	982	1962-64	60,0	40,0	20,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	52,5	35,0	17,5
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	60,0	40,0	20,0
1000 BIALBERO	982	1957-64	165,0	110,0	55,0
1000 BIALBERO GT	982	1963	190,0	125,0	62,5
1000 RADIALE BERLINA	982	1968-70	90,0	60,0	30,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	75,0	50,0	25,0
2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	60,0	40,0	20,0
2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	67,5	45,0	22,5
2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	67,5	45,0	22,5
1150 SS SIMCA	1137	1963	45,0	30,0	15,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	215,0	160,0	96,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-66	270,0	200,0	120,0
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V	1368	2007-10	13,5	9,0	4,5
GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS	1368	2009-10	16,5	11,0	5,5
AC					GRAN BRETAGNA
2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	75,0	50,0	25,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	83,0	55,0	27,5
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	375,0	250,0	125,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	430,0	320,0	190,0
ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	300,0	200,0	100,0
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	355,0	235,0	118,0
ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	265,0	175,0	88,0
COBRA 260	4261	1962-63	680,0	500,0	300,0
COBRA 289 MK II/MK III	4736	1962-65	1.100,0	850,0	510,0
COBRA 427	6997	1964-68	1.100,0	800,0	480,0
COBRA MK IV	4942	1983-97	175,0	130,0	78,0
SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-05	190,0	125,0	62,5
COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	175,0	130,0	78,0
COBRA V8 427	6997	2004-06	180,0	135,0	81,0
428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	113,0	75,0	37,5
3000 ME	2994	1979-84	37,5	25,0	12,5
ACMA					FRANCIA
VESPA 400	393	1958-64	27,0	18,0	9,0
ALFA ROMEO					ITALIA
RL N/S	2916-2994	1922-25	295,0	220,0	130,0
RL TURISMO	2994	1925-27	270,0	200,0	120,0
RLSS	2994	1925-27	500,0	370,0	220,0
RM N/S/U	1944-1996	1923-26	180,0	135,0	80,0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	180,0	135,0	81,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	1.500,0	1.100,0	670,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	225,0	165,0	99,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	2.500,0	1.900,0	1.100,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	2.700,0	2.000,0	1.200,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	450,0	335,0	200,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	850,0	630,0	380,0
6C 1900 GRAN TURISMO BERLINA	1917	1933	225,0	165,0	99,0
6C 1900 GRAN TURISMO CABRIOLET	1917	1933	450,0	335,0	200,0
6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	350,0	260,0	155,0
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	500,0	370,0	220,0
6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	215,0	160,0	96,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	1.100,0	780,0	470,0
6C 2500 COLONIALE	2443	1941-42	205,0	150,0	90,0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI	2443	1939-50	190,0	140,0	84,0
6C 2500 SPORT	2443	1939-51	160,0	120,0	72,0
6C 2500 SPORT COUPÉ	2443	1939-50	475,0	350,0	210,0
6C 2500 SPORT CABRIOLET	2443	1939-51	430,0	320,0	190,0
6C 2500 SS COUPÉ	2443	1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1939-51	680,0	500,0	300,0
6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO	2443	1947-51	250,0	185,0	111,0
6C 2500 SPORT/GT	2443	1950-53	205,0	150,0	90,0
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-51	1.000,0	750,0	450,0
8C 2300	2336	1932-34	12.200,0	9.000,0	5.400,0
8C 2900A	2905	1936	6.800,0	5.000,0	3.000,0
8C 2900B	2905	1937-39	13.500,0	10.000,0	6.000,0
1900	1884	1950-54	36,0	26,7	16,0
1900 SUPER	1975	1954-59	40,0	29,6	17,8
1900 TI	1884	1952-54	52,5	39,0	23,4
1900 TI SUPER	1975	1954-57	60,0	44,5	26,7
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	80,0	59,5	35,5
1900 SPRINT (I S.)	1884	1951-53	285,0	210,0	125,0
1900 SPRINT (I S.) CABRIOLET P.F.	1884	1951-53	390,0	290,0	175,0
1900 SPRINT (II S.)	1884	1953-54	205,0	150,0	90,0
1900 SS	1975	1954-55	285,0	210,0	125,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	180,0	135,0	80,0
AR 51 «MATTA»	1884	1951-55	33,0	22,0	11,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1954-55	105,0	78,0	47,0
GIULIETTA SPRINT (I S.)	1290	1955-58	85,0	56,5	28,3
GIULIETTA SPRINT (II S.)	1290	1958-59	58,0	43,0	25,7
GIULIETTA SPRINT (III S.)	1290	1959-62	52,0	38,5	23,0
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1959-62	120,0	89,0	53,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (I S.)	1290	1956-58	250,0	185,0	111,0
GIULIETTA S.V. (I S.) «CONFORT.»	1290	1958	114,0	84,0	50,5
GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)	1290	1958-62	77,0	57,0	34,0
1300 SPRINT	1290	1963-65	52,0	34,5	17,3
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	57,0	38,0	19,0
GIULIETTA (I S.)	1290	1955-59	24,0	17,8	10,7
GIULIETTA (II S.)	1290	1959-61	21,6	16,0	9,6
GIULIETTA (III S.)	1290	1961-63	20,3	13,5	6,8
GIULIETTA TI (I S.)	1290	1957-59	27,2	17,0	11,9
GIULIETTA TI (II S.)	1290	1959-61	24,3	18,0	10,8
GIULIETTA TI (III S.)	1290	1961-65	22,5	15,0	7,5
GIULIETTA SPIDER (I S.)	1290	1955-58	91,0	67,5	40,5
GIULIETTA SPIDER (II S.)	1290	1958-61	75,0	55,5	33,5
GIULIETTA SPIDER (III S.)	1290	1961-62	71,0	47,5	23,7
GIULIETTA SPIDER VELOCE (I S.)	1290	1956-58	102,0	75,0	45,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (II S.)	1290	1958-61	85,0	63,5	38,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE (III S.)	1290	1961-62	82,0	54,5	27,2
GIULIETTA SZ	1290	1960-61	480,0	355,0	215,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	650,0	480,0	290,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	71,0	47,5	23,7
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	95,0	63,0	31,5
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	119,0	79,0	39,5
DAUPHINE	845	1960-64	10,5	7,0	3,5
4	747-845	1962-64	12,0	8,0	4,0
2000	1975	1958-62	22,1	14,7	7,4
2000 SPRINT	1975	1960-62	47,5	31,5	15,8
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	93,0	62,0	31,0
2600	2584	1962-69	27,9	20,7	12,4
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	70,0	52,0	31,0
2600 SPRINT	2584	1962-66	56,0	41,5	24,9
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	100,0	74,0	44,5
2600 SZ	2584	1965-68	315,0	235,0	140,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	28,0	17,5	12,3
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	24,0	15,0	10,5
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	122,0	90,0	54,0
GIULIA SUPER (BISCIONE)	1570	1968-72	30,0	20,0	10,0
GIULIA SUPER (BOLLINO)	1570	1965-67	32,5	21,5	10,8
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	13,5	9,0	4,5
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	15,8	10,5	5,3
GIULIA 1300	1290	1964-71	17,3	11,5	5,8
GIULIA 1300 TI	1290	1966-69	15,7	10,5	5,2
GIULIA 1300 TI	1290	1969-72	14,3	9,5	4,8
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	15,0	10,0	5,0
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	15,7	10,5	5,2
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	12,0	8,0	4,0
(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	13,5	9,0	4,5
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	48,0	30,0	21,0
GIULIA SPRINT GTA	1570	1965-69	350,0	220,0	155,0
GTAM	1985	1970-71	405,0	300,0	180,0
GIULIA SPRINT GT VELOCE	1570	1966-68	51,0	32,0	22,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-68	35,0	22,0	15,4
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1969-71	32,0	20,0	14,0
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	285,0	210,0	125,0
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	50,0	37,0	22,2
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	26,0	16,3	11,4
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	29,0	18,1	12,7
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	54,0	36,0	18,0
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	90,0	60,0	30,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	1.200,0	880,0	530,0
GIULIA TZ2	1570	1964-65	3.500,0	2.600,0	1.600,0
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	75,0	50,0	25,0
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	49,5	36,5	21,9
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	46,0	30,5	15,3
1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)	1779	1967-69	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	38,0	25,3	12,7
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	23,0	15,3	7,7
SPIDER 1750 VELOCE	1779	1969-72	27,0	18,0	9,0
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	30,0	20,0	10,0
SPIDER 1.3 JUNIOR	1290	1972-77	20,0	13,3	6,7
SPIDER 1.6 JUNIOR	1570	1972-75	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570	1975-82	22,1	14,7	7,4
SPIDER 1.6	1570	1983-90	13,5	9,0	4,5
SPIDER 2.0	1962	1983-90	15,0	10,0	5,0
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	19,1	12,7	6,4
SPIDER 1.6	1570	1990-93	21,0	14,0	7,0
SPIDER 2.0	1962	1990-95	23,0	15,3	7,7
1750	1779	1968-72	15,0	10,0	5,0
1750 GT VELOCE (I S.)	1779	1968-70	49,0	32,5	16,3
1750 GT VELOCE (II S.)	1779	1970-72	45,0	30,0	15,0
2000 BERLINA	1962	1971-77	18,0	12,0	6,0
2000 GTV	1962	1971-76	50,0	33,5	16,7
33 STRADALE	1995	1967-69	15.000,0	11.100,0	6.700,0
MONTREAL	2593	1970-77	85,0	63,0	38,0
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490	1972-80	10,0	6,7	3,3
ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)	1186-1490	1980-84	6,5	4,3	2,2
ALFASUD TI	1186-1286	1973-77	15,0	10,0	5,0
ALFASUD TI	1286-1490	1977-84	12,0	8,0	4,0
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	13,5	9,0	4,5
ALFASUD GIARDINETTA	1186-1351	1975-80	11,0	7,3	3,7
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5	1286-1490	1976-79	14,0	9,3	4,7
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1351-1490	1979-83	15,0	10,0	5,0
ALFASUD SPRINT TROFEO	1490	1982-83	15,0	10,0	5,0
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	11,0	7,3	3,7
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	13,1	8,7	4,4
ALFETTA	1779	1972-75	20,0	14,8	8,9
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	14,0	10,4	6,2
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	10,9	8,1	4,9
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	12,8	9,5	5,7
ALFETTA 2000	1962	1977-78	10,9	8,1	4,9
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	11,5	8,5	5,1
ALFETTA 2000 LI AMERICA	1962	1981	9,0	6,7	4,0
ALFETTA 2.0	1962	1981-85	10,0	7,4	4,4
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO (CARB.)	1962	1982-83	14,0	10,4	6,2
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO 1 (I)	1962	1982-83	13,0	9,6	5,8
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO 2 (I)	1962	1983-85	12,0	8,9	5,3
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	11,0	8,1	4,9
ALFETTA GT 1.8	1779	1974-77	19,0	14,1	8,4
ALFETTA GT 1.6	1570	1976-81	15,0	11,1	6,7
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	17,0	12,6	7,6
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	9,8	7,3	4,4
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	14,0	10,4	6,2
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	18,0	13,3	8,0
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	25,0	18,5	11,1
ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	54,0	40,0	24,0
GTV 2.0	1962	1983-87	14,0	10,4	6,2
GTV 2.5	2492	1983-87	25,0	18,5	11,1
GIULIETTA 1.3/1.6	1357-1570	1977-85	11,3	7,5	3,8
GIULIETTA 1.8/2.0	1779-1962	1979-85	13,5	9,0	4,5
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	16,5	11,0	5,5
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	49,0	32,5	16,3
ALFA 6	2492	1979-86	12,8	8,5	4,3
ALFA 6 2.0	1996	1983-87	11,3	7,5	3,8
ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-87	14,3	9,5	4,8
33 1.3/1.3 S/1.5 TI	1351-1490	1983-90	5,5	3,7	1,8
33 1.5 QUADRIFOGLIO ORO	1490	1983-86	7,0	4,7	2,3
33 1.5 4X4	1490	1984-90	6,0	4,0	2,0
33 1.5 GIARDINETTA	1490	1984-88	5,0	3,3	1,7
33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-88	6,0	4,0	2,0
33 Q. VERDE	1490	1984-86	12,0	8,0	4,0

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	15,0	10,0	5,0
33 1.7/1.7 IE	1712	1986-90	7,0	4,7	2,3
33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1988-90	4,5	3,0	1,5
33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-90	5,3	3,5	1,8
33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	11,0	7,3	3,7
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1989-95	4,5	3,0	1,5
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V	1712	1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.	1712	1990-92	12,8	8,5	4,3
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. SPORT W.	1712	1989-94	12,0	8,0	4,0
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-92	6,0	4,0	2,0
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4/Q4 SPORT W.	1712	1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/Q4	1712	1991-95	13,5	9,0	4,5
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-95	8,3	5,5	2,8
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1989-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712	1989-94	5,7	3,8	1,9
NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V SPORT W.	1712	1990-95	5,0	3,3	1,7
NUOVA 33 1.3/1.3 IE SPORT W. 4X4	1351	1990-95	5,0	3,3	1,7
ALFA 90 1.8/2.0	1779-1962	1984-88	6,8	4,5	2,3
ALFA 90 2.0 V6	1996	1985-88	9,0	6,0	3,0
ALFA 90 2.5I	2492	1984-87	11,3	7,5	3,8
ARNA L/SL	1186	1983-87	6,8	4,5	2,3
ARNA TI	1351	1984-87	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-94	8,3	5,5	2,8
ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	9,8	6,5	3,3
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	12,0	8,0	4,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	16,0	10,0	7,0
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.	1962	1991-92	18,0	12,0	6,0
ALFA 75 TURBO	1779	1986-87	20,0	13,3	6,7
75 TURBO AMERICA	1779	1987-90	21,0	14,0	7,0
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE	1779	1990-92	24,0	16,0	8,0
75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.	1779	1991	28,1	18,7	9,4
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1762	1987-88	58,0	43,0	25,8
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	20,0	13,3	6,7
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	23,0	15,3	7,7
164 TWIN SPARK	1962-1995	1987-98	6,0	4,0	2,0
164 TURBO	1995	1987-92	9,0	6,0	3,0
164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	11,3	7,5	3,8
164 3.0 V6	2959	1987-97	13,5	9,0	4,5
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	17,2	11,5	5,8
164 3.0I V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE	2959	1992-93	20,3	13,5	6,8
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1991-98	9,8	6,5	3,3
164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	12,0	8,0	4,0
164 3.0 V6 24V Q4	2959	1993-98	26,3	17,5	8,8
SZ (ES 30)	2959	1989-96	83,0	55,0	27,5
RZ	2959	1993-96	90,0	60,0	30,0
155 1.7I/1.8I TWIN SPARK	1747-1773	1992-98	4,5	3,0	1,5
155 1.8I TS SILVERSTONE	1773	1994-95	8,0	5,3	2,7
155 2.0I TWIN SPARK	1995	1992-95	7,0	4,7	2,3
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	25,0	15,6	10,9
155 2.5 V6	2492	1992-97	12,0	8,0	4,0
155 1.6I/1.8I 16V TWIN SPARK	1598-1747	1996-98	4,0	2,7	1,3
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970	1995-97	6,0	4,0	2,0
155 2.0I 16V TS	1970	1997-98	5,0	3,3	1,7
GTV (916) 1.8I 16V TWIN SPARK	1747	1998-02	9,0	6,0	3,0
GTV (916) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970	1995-03	11,0	7,3	3,7
GTV (916) 2.0I 16V TWIN SPARK CUP	1970	2001-02	13,0	8,7	4,3
GTV (916) 2.0 V6 TURBO	1996	1995-01	15,0	10,0	5,0
GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959	1997-03	20,0	13,3	6,7
GTV (916) 2.0 TS	1970	2003-06	9,0	6,0	3,0
GTV (916) 2.0 JTS	1970	2003-06	9,5	6,3	3,2
GTV (916) 3.2 V6 24V	3179	2003-06	18,0	12,0	6,0
SPIDER (916) 1.8I 16V TWIN SPARK	1747	1998-01	10,0	6,7	3,3
SPIDER (916) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970	1995-03	13,0	8,7	4,3
SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO	1996	1998-01	22,0	14,7	7,3
SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V	2959	1995-03	26,0	17,3	8,7
SPIDER (916) 2.0 TS	1970	2003-06	13,0	8,7	4,3
SPIDER (916) 2.0 JTS	1970	2003-06	13,5	9,0	4,5
SPIDER (916) 3.2 V6 24V	3179	2003-06	24,0	16,0	8,0
145 1.3/1.6	1351-1596	1994-97	3,8	2,5	1,3
145 1.4I/1.6I/1.8I 16V TWIN SPARK	1370-1747	1997-01	4,5	3,0	1,5
145 1.7 16V	1712	1994-97	5,3	3,5	1,8
145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO	1970	1995-01	8,3	5,5	2,8
146 1.3/1.6	1351-1596	1994-97	3,8	2,5	1,3
146 1.4I/1.6./1.8I TWIN SPARK	1370-1747	1997-01	4,5	3,0	1,5
146 1.7 16V	1712	1995-97	5,3	3,5	1,8
146 2.0 16V T. SPARK TI	1970	1995-99	7,5	5,0	2,5
156 1.6/1.8 T.S. (I S.)	1598-1747	1997-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS (I S.)	1970	1997-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED (I S.)	1970	1999-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS (I S.)	1970	2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED (I S.)	1970	2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V (I S.)	2492	1997-03	8,3	5,5	2,8
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (I S.)	1598-1747	2000-03	2,7	1,8	0,9
156 2.0 TS SPORTWAGON (I S.)	1970	2000-02	4,5	3,0	1,5
156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I S.)	1970	2000-02	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SPORTWAGON (I S.)	1970	2002-03	5,3	3,5	1,8
156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW (I S.)	1970	2002-03	5,7	3,8	1,9
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I S.)	2492	2000-03	9,8	6,5	3,3
156 1.6/1.8 T.S. (II S.)	1598-1747	2003-06	2,4	1,6	0,8
156 2.0 JTS (II S.)	1970	2003-06	4,1	2,7	1,4
156 2.0 JTS SELESPEED (II S.)	1970	2003-06	4,5	3,0	1,5
156 2.5 V6 24V (II S.)	2492	2003-06	9,8	6,5	3,3
156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (II S.)	1598-1747	2003-06	2,6	1,7	0,9
156 2.0 JTS SPORTWAGON (II S.)	1970	2003-05	4,5	3,0	1,5
156 2.0 JTS SELESP. SPORTW. (II S.)	1970	2003-06	5,3	3,5	1,8
156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II S.)	2492	2003-06	9,8	6,5	3,3
156 GTA	3179	2001-06	30,0	20,0	10,0
156 GTA SELESPEED	3179	2001-06	25,0	16,7	8,3
156 GTA SPORTWAGON	3179	2001-06	27,0	18,0	9,0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-06	23,0	15,3	7,7
166 (I S.) 2.0I TWIN SPARK	1970	1998-04	3,5	2,3	1,2
166 (I S.) 2.5 V6 24V	2492	1998-04	5,0	3,3	1,7
166 (I S.) 3.0 V6 24V	2959	1998-04	7,0	4,7	2,3
166 (I S.) 2.0 V6 TURBO	1996	1998-01	6,0	4,0	2,0
166 (II S.) 2.0I 16V TWIN SPARK	1970	2003-06	3,5	2,3	1,2
166 (II S.) 2.5 V6 24V	2492	2003-05	5,0	3,3	1,7
166 (II S.) 3.0 V6 24V	2959	2003-06	7,0	4,7	2,3
166 (II S.) 3.2 V6 24V	3179	2003-08	8,0	5,3	2,7
147 (I S.) 1.6 16V TWIN SPARK/T.S.	1598	2000-05	3,8	2,5	1,3
147 2.0 16V TWIN SPARK (I/II S.)	1970	2000-09	4,5	3,0	1,5
147 (II S.) 1.6 16V T.S.	1598	2004-11	3,8	2,5	1,3
147 GTA	3179	2002-06	30,0	20,0	10,0
147 GTA SELESPEED	3179	2003-06	25,1	16,7	8,4
GT 1.8 16V TS	1747	2004-11	5,0	3,3	1,7
GT 2.0 JTS	1970	2003-08	8,0	5,3	2,7
GT 3.2 V6 24V	3179	2003-07	15,0	10,0	5,0
159 3.2 JTS V6 24V	3195	2005-10	9,0	6,0	3,0
159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON	3195	2006-10	10,0	6,7	3,3
BRERA 3.2 JTS V6	3195	2008-10	20,0	13,3	6,7
BRERA 3.2 JTS V6 Q4	3195	2005-10	21,0	14,0	7,0
SPIDER (939) 3.2 JTS V6	3195	2008-10	22,0	14,7	7,3
SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4	3195	2006-10	21,0	14,0	7,0
8C COMPETIZIONE	4691	2007-10	350,0	235,0	117,0
8C SPIDER	4691	2009-10	275,0	205,0	122,0

ALLARD — GRAN BRETAGNA

K1 ROADSTER	3622	1946-54	120,0	80,0	40,0
K2 ROADSTER	3622	1946-54	135,0	90,0	45,0
J2/J2X ROADSTER	3917	1946-54	450,0	300,0	150,0

ALPINA-BMW — GERMANIA

B3 3.2 BERLINA/TOURING	3152	1996-98	12,0	8,0	4,0
B3 3.2 CABRIOLET	3152	1996-97	18,0	12,0	6,0
B3 3.2 COUPÉ	3152	1996-97	16,5	11,0	5,5
B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300-3346	1999-05	15,0	10,0	5,0
B3 3.3 COUPÉ	3300	2000-05	18,0	12,0	6,0
B3 3.3 CABRIOLET	3300	2000-05	22,5	15,0	7,5
B10 3.2/3.3 BERLINA/TOURING	3152-3300	1998-02	18,0	12,0	6,0
B10 4.6/4.8 V8 BERLINA/TOURING	4619-4837	1998-04	19,5	13,0	6,5
B7 4.4 V8	4398	2004-08	21,0	14,0	7,0
B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING	4398	2005-10	18,0	12,0	6,0
ROADSTER S	3346	2003-06	34,5	23,0	11,5

ALPINE RENAULT — FRANCIA

A106 BERLINETTA	747	1961	36,0	24,0	12,0
A106 NORMALE	747	1955-60	31,0	20,7	10,3
A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	39,0	26,0	13,0
A106 CABRIOLET	747	1958-60	36,0	24,0	12,0
A108 BERLINETTA	845	1959-65	37,5	25,0	12,5
A108 BERLINETTA	904	1959-63	37,5	25,0	12,5
A108 BERLINETTA	998	1959-65	39,0	26,0	13,0
A108 2+2	845	1961-64	33,0	22,0	11,0
A108 2+2	904	1961-63	33,0	22,0	11,0
A108 CABRIOLET	845	1960-64	36,0	24,0	12,0
A108 COUPÉ	998	1960	34,5	23,0	11,5
A110 COUPÉ (51 CV)	956	1963-64	42,5	28,3	14,2
A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	45,0	30,0	15,0
A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	52,5	35,0	17,5
A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	52,5	35,0	17,5
A110 BERLINETTA	1289	1966-69	80,0	53,0	26,5
A110 BERLINETTA	1470	1967-68	72,0	48,0	24,0
A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	81,0	54,0	27,0
A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1963-64	42,0	28,0	14,0
A110 CABRIOLET	1108	1964-69	45,0	30,0	15,0
A110 CABRIOLET	1289	1966-69	52,5	35,0	17,5
A110 CABRIOLET SUPER	1289	1967-69	56,0	37,0	18,6
A110 GT4 (51 CV)	956	1963	39,0	26,0	13,0
A110 GT4	1108	1964-69	39,0	26,0	13,0
A110 GT4	1289	1966-69	48,0	32,0	16,0
A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	48,0	32,0	16,0
A110 1300 G	1255	1970-71	95,0	63,5	32,0
A110 1600	1565	1968-73	80,0	53,5	26,7
A110 1600 S	1565	1970-73	120,0	80,0	40,0
A110 1600 SC/SI	1605	1974-75	120,0	80,0	40,0
A110 UNIFICATA	1289	1974-77	86,0	57,0	28,5
A110 1600 SX	1647	1976-77	88,0	58,5	29,3
A 310 1600	1565	1971-76	50,0	33,5	16,7
A 310 V6	2664	1976-84	45,0	30,0	15,0
V6 GT	2849	1985-90	30,0	20,0	10,0
V6 TURBO	2458	1985-91	33,0	22,0	11,0
A 610 TURBO	2975	1991-95	36,0	24,0	12,0

ALVIS — GRAN BRETAGNA

A BERLINA	2993	1950-54	53,0	35,5	17,7
TA DROP HEAD	2993	1950-54	71,0	47,5	23,8
TB DROP HEAD	2993	1951-52	71,0	47,5	23,8
TC BERLINA	2993	1954-58	64,0	42,5	21,3
TC DROP HEAD	2993	1954-56	79,0	52,5	26,3
TD BERLINA	2993	1958-63	64,0	42,5	21,4
TD DROP HEAD	2993	1958-63	79,0	52,5	26,3
TE BERLINA	2993	1963-65	67,5	45,0	22,5
TE DROP HEAD	2993	1963-65	83,0	55,0	27,5
TF BERLINA	2993	1965-67	67,5	45,0	22,5
TF DROP HEAD	2993	1965-67	83,0	55,0	27,5

AMPHICAR — GERMANIA

770	1147	1961-65	85,0	56,5	28,3

ANSALDO — ITALIA

4C TORPEDO	1847	1923-26	65,0	43,5	21,7
4F TORPEDO	1847	1926-28	65,0	43,5	21,7
22 BERLINA	3500	1929-32	115,0	77,0	38,5

ARMSTRONG SIDDELEY — GRAN BRETAGNA

30	4960	1919-32	55,5	37,0	18,5
18/18 MK II	2318-2872	1921-27	49,5	33,0	16,5
4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29	33,0	22,0	11,0
15	1900-1928	1927-30	33,0	22,0	11,0
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	41,5	27,5	13,8
12	1236-1434	1928-31	30,0	20,0	10,0
NEW 20	3190	1932	41,5	27,5	13,8
SPECIAL	4960	1932-39	64,5	43,0	21,5
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	33,0	22,0	11,0
12 / 14	1666	1936-37	30,0	20,0	10,0
20/25	3670	1937	40,5	27,0	13,5
16-SIX	1990	1939	33,0	22,0	11,0
20	2783	1939	40,5	27,0	13,5
16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	27,0	18,0	9,0
16 HURRICANE	1991	1945-49	33,0	22,0	11,0
18 HURRICANE	2309	1949-53	36,0	24,0	12,0
18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	30,0	20,0	10,0
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	30,0	20,0	10,0
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	41,5	27,5	13,8
SAPPHIRE 234	2290	1955-58	36,0	24,0	12,0
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	30,0	20,0	10,0
STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	46,5	31,0	15,5

ARO — ROMANIA

M 461 C	2512	1971-76	3,2	2,1	1,1
SERIE 240	2495-3119	1972-96	3,6	2,4	1,2
10	1289-1870	1980-00	2,0	1,3	0,7

ASA — ITALIA

1000 GT COUPÉ	1032	1962-67	150,0	112,0	67,0
1000 GT SPIDER	1032	1963-67	160,0	117,0	70,0

ASTON MARTIN — GRAN BRETAGNA

1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	355,0	240,0	119,0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	195,0	145,0	86,0
LE MANS	1495	1932-33	580,0	430,0	260,0
ULSTER	1495	1934-36	1.900,0	1.400,0	840,0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	195,0	145,0	87,0
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	285,0	190,0	95,0

Modello	cm³	anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
2 LITRE (DB1)	1970	1948-50		180,0	114,0	80,0
DB2 COUPÉ	2580	1950-53		305,0	190,0	135,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53		455,0	285,0	200,0
DB2/4-MK II -MK III COUPÉ	2580-2922	1953-59		230,0	145,0	100,0
DB2/4-MK II -MK III CABRIOLET	2580-2922	1953-59		305,0	190,0	135,0
DB4 COUPÉ	3670	1958-62		680,0	430,0	300,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-62		840,0	530,0	370,0
DB4 GT	3670	1959-61		3.200,0	2.000,0	1.400,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1961-63		13.600,0	8.000,0	6.000,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65		770,0	570,0	340,0
DB5 COUPÉ/VANTAGE	3995	1963-65		580,0	430,0	260,0
DB6 COUPÉ/VANTAGE	3995	1965-69		385,0	285,0	170,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70		450,0	335,0	200,0
DB6 MK II COUPÉ	3995	1969-70		325,0	240,0	145,0
DBS	3995	1967-72		160,0	100,0	70,0
DBS VANTAGE	3995	1968-71		185,0	115,0	81,0
DBS V8	5340	1969-72		150,0	95,0	66,5
LAGONDA V8	5340	1974-76		190,0	120,0	84,0
LAGONDA	5340	1976-88		130,0	80,0	56,0
LAGONDA	5340	1988-90		130,0	80,0	56,0
V8	5340	1973-86		145,0	90,0	63,0
V8	5340	1986-90		150,0	95,0	66,5
V8 VANTAGE	5340	1974-82		160,0	100,0	70,0
V8 VANTAGE	5340	1983-91		175,0	110,0	77,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-90		255,0	160,0	112,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88		400,0	250,0	175,0
V8 VOLANTE	5340	1976-91		175,0	110,0	77,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90		480,0	300,0	210,0
VIRAGE	5340	1989-00		105,0	70,0	35,0
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-98		120,0	80,0	40,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-00		113,0	75,0	37,5
DB7	3239	1995-01		56,5	37,5	18,8
DB7 GT	5935	2002-03		71,5	47,5	23,8
DB7 VANTAGE	5935	1999-03		75,0	50,0	25,0
DB7 VOLANTE	3239	1996-01		66,0	44,0	22,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	1999-03		79,0	52,5	26,3
DB9	5935	2004-13		54,0	36,0	18,0
DB9 VOLANTE	5935	2004-13		63,0	42,0	21,0
LWB VOLANTE	5340	1997-99		90,0	60,0	30,0
VANTAGE	5340	1994-01		113,0	75,0	37,5
VANTAGE 600	5340	1998-99		300,0	200,0	100,0
VANTAGE LE MANS	5340	1999		375,0	250,0	125,0
VANQUISH	5935	2001-04		105,0	70,0	35,0
VANQUISH S	5935	2004-07		113,0	75,0	37,5
V8 VANTAGE '00	4280	2005-08		81,0	60,0	36,0
V8 VANTAGE VOLANTE '00	4280	2007-08		88,0	65,0	39,0
DBS V12	5935	*2008-13*		195,0	130,0	65,5
DBS V12 VOLANTE	5935	*2010-13*		205,0	140,0	69,0
V12 VANTAGE COUPÉ	5935	*2009-13*		160,0	105,0	52,5
V12 VANTAGE ROADSTER	5935	*2013*		185,0	124,0	62,0
RAPIDE COUPÉ	5935	*2010-13*		122,0	81,0	40,5
CYGNET 1.3	1329	*2011-13*		36,5	24,2	12,1
CYGNET 1.3 CVT	1329	*2011-13*		37,5	25,0	12,5

ATS

ITALIA

GT 2500	2468	1963-64		500,0	370,0	220,0
GTS 2500	2468	1963-64		600,0	445,0	265,0

AUDI

GERMANIA

AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68		11,3	7,5	3,8
75 L/80 L	1696	1966-72		9,0	6,0	3,0
75/80 VARIANT	1696	1966-72		9,8	6,5	3,3
SUPER 90	1770	1966-71		13,5	9,0	4,5
60/60 L	1496	1968-72		10,5	7,0	3,5
60 VARIANT	1496	1968-72		11,3	7,5	3,8
50 (TUTTE LE VERSIONI)	1093	1975-80		7,4	4,9	2,5
80 (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1972-78		7,5	5,0	2,5
80 (B1/B2) GTE/GLE	1588	1975-81		7,0	4,7	2,3
80 (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1978-87		3,8	2,5	1,3
80 (B2) 80/80 Q./90 TUTTE LE VER.	1296-2226	1981-87		4,5	3,0	1,5
80 (B3) TUTTE LE VERSIONI	1595-1994	1986-92		1,5	1,0	0,5
80 (B3) 16V	1984	1990-91		1,7	1,1	0,6
80 (B3) QUATTRO	1781-1984	1986-91		4,5	3,0	1,5
80 (B3) QUATTRO 16V	1984	1990-91		5,3	3,5	1,8
80 (B4) 2.0/2.3	1984-2309	1991-94		4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO	2598-2771	1991-94		7,5	5,0	2,5
80 (B4) 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-96		4,5	3,0	1,5
80 (B4) 2.6 E/2.8 E V6 AVANT/QUAT.	2598-2771	1992-95		7,5	5,6	3,3
90 (B3) 90/90 QUATTRO	1781-2309	1987-91		3,0	2,0	1,0
90 (B3) 90/90 QUATTRO 20V	2309	1988-90		3,0	2,0	1,0
100 (C1) 100/100 S/100 LS	1760	1968-71		6,8	4,5	2,3
100 (C1) COUPÉ S	1871	1970-73		29,7	19,8	9,9
100 (C1) TUTTE LE VERSIONI	1760-1871	1972-77		7,5	5,0	2,5
100 (C2) TUTTE LE VERSIONI	1588-2144	1977-83		6,0	4,0	2,0
100 (C3) 100/100 QUATTRO	1781-2309	1982-90		5,3	3,5	1,8
100 (C3) TURBO/TURBO QUATTRO	2226	1986-90		6,0	4,0	2,0
100 (C3) AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90		5,3	3,5	1,8
100 (C3) AVANT TURBO/TURBO Q.	2226	1983-90		6,8	4,5	2,3
100 (C4) 100/100 QUATTRO	1984-2309	1990-94		4,5	3,0	1,5
100 (C4) 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT	2226	1991-94		9,0	6,0	3,0
100 (C4) 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94		6,4	4,2	2,1
100 (C4) AVANT/AVANT QUATTRO	1984-2771	1991-94		6,0	4,0	2,0
100 (C4) 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94		5,3	3,5	1,8
100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94		10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO	2144-2226	1983-90		10,5	7,0	3,5
200 (C3) QUATTRO 20V	2226	1989-90		9,8	6,5	3,3
200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90		12,0	8,0	4,0
200 (C3) AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90		10,5	7,0	3,5
200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.	2144-2226	1984-90		12,0	8,0	4,0
A3 (I S.) 1.6/1.8	1595-1781	1996-03		3,0	2,0	1,0
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO	1781	1996-03		4,5	3,0	1,5
A3 (I S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1997-03		6,8	4,5	2,3
S3 (I S.)	1781	1999-03		16,5	11,0	5,5
A3 (II S.) BZ	1390-1984	2003-08		3,3	2,2	1,1
A3 (II S.) 3.2 V6 QUATTRO	3189	2003-08		8,3	5,5	2,8
A3 (II S.) SPB 3.2 V6 QUATTRO	3189	2004-08		7,5	5,0	2,5
S3 (II S.)	1984	2006-08		14,3	9,5	4,8
QUATTRO	2144	1981-87		75,0	55,5	33,5
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86		700,0	520,0	310,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89		75,0	55,5	33,5
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-91		90,0	66,5	40,0
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87		8,3	5,5	2,8
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88		21,6	14,4	7,2
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94		7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94		10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994	1988-91		7,5	5,0	2,5
COUPÉ 2.0 E	1984	1989-95		6,0	4,0	2,0
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95		19,8	13,2	6,6
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-95		10,8	7,2	3,6
COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95		11,8	7,8	3,9
CABRIO 1.8/2.0 E/2.0 16V	1781-1984	1993-98		6,8	4,5	2,3
CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6	2309-2771	1991-96		9,8	6,5	3,3
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO (I S.)	1595-1781	1994-01		1,8	1,2	0,6
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AV. (I S.)	1595-1781	1995-02		2,6	1,7	0,9
A4 1.8 T. (180 CV) QUATTRO (I S.)	1781	1998-00		3,8	2,5	1,3
A4 1.8 T. (180 CV) Q. AVANT (I S.)	1781	1998-00		3,8	2,5	1,3
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V (I S.)	2598-2771	1994-00		4,5	3,0	1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT (I S.)	2598-2771	1995-01		5,3	3,5	1,8
A4 1.6/1.8 20V T./2.0 20V (II S.)	1595-1984	2001-04		3,0	2,0	1,0
A4 1.6/1.8T./2.0 20V AV. (II S.)	1595-1984	2001-04		3,0	2,0	1,0
A4 1.8 20V TURBO 190 CV (II S.)	1781	2002-04		3,8	2,5	1,3
A4 1.8 20V T. 190 CV AVANT (II S.)	1781	2002-04		4,5	3,0	1,5
A4 2.0 16V FSI (II S.)	1984	2002-04		3,0	2,0	1,0
A4 2.0 16V FSI AVANT (II S.)	1984	2002-04		3,0	2,0	1,0
A4 2.4 V6 30V (II S.)	2393	2002-04		4,6	3,0	1,5
A4 2.4 V6 30V AVANT (II S.)	2393	2002-04		5,4	3,6	1,8
A4 3.0 V6 30V (II S.)	2976	2001-04		6,4	4,2	2,1
A4 3.0 V6 30V AVANT (II S.)	2976	2001-04		6,3	4,2	2,1
A4 CABRIO 1.8 T/2.4/3.0/3.2 (II S.)	1781-3123	2002-06		6,8	4,5	2,3
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI (III S.)	3123	2006-09		11,0	7,3	3,7
A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI Q. (III S.)	3123	2005-09		13,2	8,8	4,4
A6 1.8/2.0 (I S.)	1781-1984	1994-97		3,0	2,0	1,0
A6 1.8/2.0 AVANT (I S.)	1781-1984	1994-97		3,8	2,5	1,3
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I S.)	2598-2771	1994-97		6,4	4,2	2,1
A6 2.6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I S.) AV.	2771	1994-97		7,2	4,8	2,4
A6 1.8 (II S.)	1781	1997-04		1,5	1,0	0,5
A6 2.4 V6 (II S.)	2393	1997-04		4,5	3,0	1,5
A6 2.7 V6 (II S.)	2671	1999-04		6,3	4,2	2,1
A6 2.8 V6 30V (II S.)	2771	1997-01		6,7	4,5	2,2
A6 3.0 V6 (II S.)	2976	2001-04		6,9	4,6	2,3
A6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04		7,8	5,2	2,6
A6 1.8 AVANT (II S.)	1781	*1998-05*		2,3	1,5	0,8
A6 2.4 V6 AVANT (II S.)	2393	*1998-05*		7,7	4,5	3,4
A6 2.7 V6 AVANT (II S.)	2671	1999-05		7,1	4,2	3,2
A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)	2771	1998-01		8,4	5,6	2,8
A6 3.0 V6 AVANT (II S.)	2976	2001-05		8,4	5,6	2,8
A6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05		7,8	5,2	2,6
A6 ALLROAD (I S.) 2.7/3.2 V6 30V	2671-3123	2000-06		6,4	4,2	2,1
A6 ALLROAD (I S.) 4.2 V8 40V	4163	2002-06		8,3	5,5	2,8
A6 ALLROAD (II S.) 4.2 V8 FSI	4163	*2006-10*		11,3	7,5	3,8
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)	4163	2004-12		7,8	5,2	2,6
A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)	4163	2005-12		7,8	5,2	2,6
V8	3562-4172	1989-94		12,0	8,0	4,0
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1994-99		6,4	4,2	2,1
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1994-99		8,2	5,4	2,7
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)	2771	1998-02		6,0	4,0	2,0
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO (I S.)	3697-4172	1999-02		7,5	5,0	2,5
A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)	5998	1999-02		12,0	8,0	4,0
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-05		6,8	4,5	2,3
A8 3.7 V8 QUATTRO (II S.)	3697	2002-06		9,0	6,0	3,0
A8 4.2 V8 FSI QUATTRO (II S.)	4163-4172	2002-10		10,5	7,0	3,5
A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)	5998	2004-10		15,0	10,0	5,0
S2 AVANT	2226	1993-96		16,0	10,7	5,3
S2 2.2 20V TURBO QUATTRO	2226	1993-94		15,5	10,3	5,2
RS2 AVANT	2226	1994-96		65,0	43,5	21,7
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00		12,0	8,0	4,0
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-02		13,0	8,7	4,3
S4 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2002-04		12,0	8,0	4,0
S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)	4163	2002-04		13,0	8,7	4,3
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)	4163	2004-06		20,0	13,3	6,7
S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2004-07		12,5	8,3	4,2
S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2004-08		12,5	8,3	4,2
S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)	4163	2006-09		20,0	13,3	6,7
S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-09		20,0	13,3	6,7
RS4 AVANT	2671	1999-01		42,0	28,0	14,0
RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2005-07		28,0	18,7	9,3
RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)	4163	2006-08		30,0	20,0	10,0
RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)	4163	2006-08		30,0	20,0	10,0
S6 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97		12,0	8,0	4,0
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)	2226-4172	1994-97		12,0	8,0	4,0
S6 4.2 V8 (II S.)	4172	1999-04		10,5	7,0	3,5
S6 4.2 V8 AVANT (II S.)	4172	1999-05		11,3	7,5	3,8
RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)	4172	2002-04		20,8	13,8	6,9
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)	4172	2002-05		22,3	14,9	7,4
S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)	5204	2006-10		22,6	15,0	7,5
S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	5204	2006-10		22,6	15,0	7,5
RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)	4991	2008-10		37,5	25,0	12,5
RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)	4991	2008-10		37,5	25,0	12,5
S8 4.2 V8 32V	4172	1996-99		12,8	8,5	4,3
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02		13,2	8,8	4,4
S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)	5204	2006-10		16,5	11,0	5,5
TT (8N)	1781	1998-06		10,5	7,0	3,5
TT (8N) ROADSTER	1781	1999-06		10,5	7,0	3,5
TT (8N) QUATTRO	1781	1999-06		13,5	9,0	4,5
TT (8N) QUATTRO 225 CV	1781	1998-06		15,6	10,4	5,2
TT (8N) ROADSTER QUATTRO	1781	1999-06		13,5	9,0	4,5
TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV	1781	1999-05		15,0	10,0	5,0
TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06		22,5	15,0	7,5
TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-06		22,5	15,0	7,5
TT (8N) QUATTRO SPORT	1781	2005-06		35,0	23,3	11,7
A2 1.4 16V	1390	*2000-06*		4,5	3,0	1,5
A2 1.6 16V FSI	1598	*2002-06*		5,3	3,5	1,8
Q7 (4L) 4.2 V8 FSI QUATTRO	4163	*2005-10*		11,3	7,5	3,8

AUSTIN

GRAN BRETAGNA

20	3601	1921-31		22,0	14,7	7,3
12	1661-1861	1921-35		16,0	10,7	5,3
SEVEN BERLINA	747	1922-39		16,0	10,7	5,3
SEVEN SPIDER	747	1922-39		20,0	13,3	6,7
SEVEN TORPEDO	747	1922-39		18,5	12,3	6,2
12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36		18,0	12,0	6,0
10/4	1125	1932-36		15,0	10,0	5,0
12/4	1535	1932-36		16,0	10,7	5,3
16	2249	1932-36		20,0	13,3	6,7
20 (II S.)	3400	1932-38		23,0	15,3	7,7
15.9	1711	1935-37		16,0	10,7	5,3
14	1711	1937-39		16,0	10,7	5,3
BIG SEVEN	900	1937-40		13,5	9,0	4,5
18	2510	1938-39		19,5	13,0	6,5
28	4016	1938-40		27,0	18,0	9,0
12 (II S.) 6 CILINDRI	1535	1938-47		18,0	12,0	6,0
16 (II S.)	2199	1945-49		16,0	10,7	5,3
EIGHT BERLINA	900	1939-47		13,5	9,0	4,5
EIGHT TOURER	900	1939-47		15,0	10,0	5,0
TEN	1125	1939-47		13,5	9,0	4,5
A30	803	1951-56		9,8	6,5	3,3
A30 COUNTRYMAN	803	1954-56		11,3	7,5	3,8
A35	948	1956-62		9,8	6,5	3,3
A35 COUNTRYMAN	948	1956-62		11,3	7,5	3,8
A40 DEVON	1199	1947-52		9,8	6,5	3,3
A40 DORSET	1199	1947		9,8	6,5	3,3
A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57		8,3	5,5	2,8
A40 SOMERSET	1199	1952-54		9,8	6,5	3,3

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	12,8	8,5	4,3
A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	13,5	9,0	4,5
A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	8,3	5,5	2,8
A125 SHEERLINE	3993	1947-53	19,5	13,0	6,5
A135 PRINCESS (TUTTE LE VER.)	3993	1947-59	22,5	15,0	7,5
A70 HAMPSHIRE	2199	1948-51	13,5	9,0	4,5
A70 HEREFORD DHC	2199	1950-54	16,5	11,0	5,5
A70 HEREFORD/ESTATE	2199	1950-54	14,3	9,5	4,8
A90 ATLANTIC (DHC)	2660	1949-52	24,0	16,0	8,0
A90 ATLANTIC (FHC)	2660	1949-52	19,5	13,0	6,5
A90 WESTMINSTER	2639	1954-56	11,3	7,5	3,8
A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	12,8	8,5	4,3
A110/A110 MK II	2912	1961-68	10,5	7,0	3,5
CHAMP	2838	1952-57	19,5	13,0	6,5
GIPSY	2199	1958-67	16,5	11,0	5,5
A95	2639	1956-59	12,0	8,0	4,0
A105	2639	1956-59	12,0	8,0	4,0
A99	2912	1959-61	12,0	8,0	4,0
A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.	1489	1957-61	9,0	6,0	3,0
A60 CAMBRIDGE DIESEL	1489	1962-69	6,0	4,0	2,0
A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)	1622	1961-69	9,0	6,0	3,0
METROPOLITAN COUPÉ	1500	1954-62	22,5	15,0	7,5
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	30,0	20,0	10,0
A40	948-1098	1958-68	7,5	5,0	2,5
1100/1100 MK2	1098	1964-70	5,3	3,5	1,8
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	6,8	4,5	2,3
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	6,0	4,0	2,0
1300/1300 GT	1275	1967-74	7,5	5,0	2,5
1800/1800 MK2	1798	1964-74	7,5	5,0	2,5
3 LITRE	2912	1967-71	12,8	8,5	4,3
FXD TAXI	2178-2520	1958-81	10,0	6,7	3,3
CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	10,5	7,0	3,5
SEVEN (MINI)	848	1959-64	17,0	11,3	5,7
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	14,0	9,3	4,7
SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	11,0	7,3	3,7
MINI COOPER	997	1961-63	28,0	18,7	9,3
MINI COOPER S	1071	1963-64	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER S	1275	1963-69	37,0	24,7	12,3
MINI COOPER S	959-970	1964-65	38,0	25,3	12,7
MINI COOPER	998	1964-68	27,5	18,3	9,2
MINI CLUBMAN	998	1971-75	10,0	6,7	3,3
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	22,5	15,0	7,5
MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	10,0	6,7	3,3
MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY	998	1981-90	6,8	4,5	2,3
MINI MOKE	848	1964-68	24,8	16,5	8,3
BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	19,5	13,0	6,5
BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	18,0	12,0	6,0
LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	18,0	12,0	6,0
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	19,5	13,0	6,5
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-95	19,5	13,0	6,5
MAXI (TUTTE LE VERSIONI)	1485-1748	1970-82	7,5	5,0	2,5
ALLEGRO (TUTTE LE VERSIONI)	1098-1748	1973-82	4,5	3,0	1,5
PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	4,5	3,0	1,5
METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)	998	1980-90	3,0	2,0	1,0
METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	3,8	2,5	1,3
METRO 1.3 SPORT/GS/GTA	1275	1988-90	5,3	3,5	1,8
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	6,8	4,5	2,3
METRO MG	1275	1981-90	8,3	5,5	2,8
METRO MG TURBO	1275	1983-90	9,8	6,5	3,3
MAESTRO (TUTTE LE VERSIONI)	1275-1598	1983-91	3,0	2,0	1,0
MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	4,5	3,0	1,5
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	5,3	3,5	1,8
MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275-1998	1984-92	2,7	1,8	0,9
MONTEGO MG	1994	1984-90	5,3	3,5	1,8
MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	6,0	4,0	2,0

AUSTIN HEALEY — GRAN BRETAGNA

100 BN1	2660	1953-55	90,0	60,0	30,0
100 S BN2	2660	1954-55	750,0	500,0	250,0
100 BN2	2660	1955	98,0	65,0	32,5
100 M BN2	2660	1956	190,0	125,0	62,5
100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	113,0	75,0	37,5
3000 BN7/BT7	2912	1959-61	90,0	60,0	30,0
3000 MK II BN7/BT7/BJ7	2912	1961-63	98,0	65,0	32,5
3000 MK III BJ8	2912	1963-68	105,0	70,0	35,0
SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	32,0	21,3	10,7
SPRITE MK II	948	1961-62	23,0	15,3	7,7
SPRITE MK II	1098	1962-66	20,0	13,3	6,7
SPRITE MK III	1098	1966-67	18,5	12,3	6,2
SPRITE MK IV	1275	1967-70	17,0	11,3	5,7

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		

AUTO UNION / DKW — GERMANIA

F 91/4	896-980	1954-62	9,0	6,0	3,0
1000/1000 S	980	1959-63	10,5	7,0	3,5
1000/1000 S COUPÉ-DE LUXE C.	980	1958-63	13,5	9,0	4,5
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	10,5	7,0	3,5
1000 SP COUPÉ/ROADSTER	980	1958-65	18,0	12,0	6,0
MUNGA 4-6-8	980	1963-68	12,0	8,0	4,0

AUTOBIANCHI — ITALIA

BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499	1957-62	22,5	15,0	7,5
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	27,0	18,0	9,0
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	12,0	8,0	4,0
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	12,8	8,5	4,3
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	10,5	7,0	3,5
GIARDINIERA	499	1967-77	10,5	7,0	3,5
STELLINA	767-792	1963-68	20,0	13,3	6,7
PRIMULA (I S.)	1221	1964-68	8,3	5,5	2,8
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	7,5	5,0	2,5
PRIMULA COUPÉ 1.2	1221	1965-68	10,5	7,0	3,5
PRIMULA COUPÉ S 1.4	1438	1968-70	10,5	7,0	3,5
A111	1438	1969-72	5,5	3,7	1,8
A112	903	1969-71	9,0	6,0	3,0
A112 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	6,8	4,5	2,3
A112 ELEGANT	965	1971-82	6,8	4,5	2,3
A112 ELITE	965	1979-85	6,0	4,0	2,0
A112 JUNIOR	903	1982-87	5,3	3,5	1,8
A112 LX	965	1982-85	6,8	4,5	2,3
A112 ABARTH (58 CV)	982	1971-73	25,5	17,0	8,5
A112 ABARTH (58 CV)	982	1973-75	21,0	14,0	7,0
A112 ABARTH (58 CV)	982	1975	18,8	12,5	6,3
A112 ABARTH (70 CV)	1050	1975-77	19,5	13,0	6,5
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1977-79	18,0	12,0	6,0
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1979-82	17,3	11,5	5,8
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1982-84	15,8	10,5	5,3
A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1050	1984-85	16,5	11,0	5,5
Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	4,5	3,0	1,5
Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999-1108	1986-95	8,5	5,7	2,8
Y10 TURBO	1049	1985-89	12,5	8,3	4,2
Y10 1.3 I.E./GT I.E.	1297-1301	1987-95	7,5	5,0	2,5
Y10 FIRE I.E./I.E. LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-95	4,5	3,0	1,5
Y10 JUNIOR/IGLOO	1108	1995-96	3,8	2,5	1,3

BENTLEY — GRAN BRETAGNA

6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	810,0	600,0	360,0
4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	810,0	600,0	360,0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	880,0	650,0	390,0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	116,0	86,0	51,5
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	130,0	95,0	57,0
MK VI	4257	1946-51	64,0	42,5	21,4
MK VI	4566	1951-52	57,0	38,0	19,0
R TYPE	4566	1952-55	64,0	47,5	28,5
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	1.000,0	750,0	450,0
S I	4887	1955-59	55,0	41,0	24,5
S I CONTINENTAL	4887	1955-59	475,0	350,0	210,0
S II	6230	1959-62	59,0	43,5	26,2
S II CABRIOLET	6230	1959-62	230,0	170,0	102,0
S III	6230	1962-66	62,0	45,5	27,4
S III CABRIOLET	6230	1962-66	230,0	170,0	102,0
T	6230	1965-70	37,5	25,0	12,5
T COUPÉ J. YOUNG	6230	1966-67	87,0	58,0	29,0
T 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750	1967-71	80,0	53,0	26,5
T 2 PORTE DHC	6230-6750	1967-71	87,0	58,0	29,0
T	6750	1971-77	36,0	24,0	12,0
T2	6750	1977-80	42,0	28,0	14,0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	67,5	45,0	22,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	80,0	53,0	26,5
CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	67,5	45,0	22,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	80,0	53,0	26,5
MULSANNE	6750	1980-83	33,0	22,0	11,0
MULSANNE	6750	1984-89	36,0	24,0	12,0
MULSANNE S	6750	1987-93	39,0	26,0	13,0
MULSANNE TURBO	6750	1982-91	49,5	33,0	16,5
EIGHT	6750	1984-93	36,0	24,0	12,0
TURBO R/S/RT	6749-6761	1985-98	52,5	35,0	17,5
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	83,0	55,0	27,5
CONTINENTAL SC	6761	1998-01	113,0	75,0	37,5
CONTINENTAL GT	5998	2003-12	33,0	22,0	11,0
CONTINENTAL FLYING SPUR	5998	2005-12	45,0	30,0	15,0
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6761	1993-95	90,0	60,0	30,0

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	36,0	24,0	12,0
AZURE	6761	1995-04	105,0	70,0	35,0
AZURE	6761	2006-10	120,0	80,0	40,0
CONTINENTAL GTC	5998	2006-11	60,0	40,0	20,0
ARNAGE/RED LABEL	4398-6761	1998-02	39,0	26,0	13,0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-04	43,5	29,0	14,5
ARNAGE R/RL	6750-6761	2002-10	45,0	30,0	15,0
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-05	75,0	50,0	25,0
ARNAGE T	6750-6761	2002-10	51,0	34,0	17,0
ARNAGE DHC (AZURE)	6750	2005-06	105,0	70,0	35,0
BROOKLANDS COUPÉ	6761	2008-10	195,0	130,0	65,0
CONTINENTALE SUPERSPORTS	5998	2010-11	101,0	67,0	33,5
CONTINENTALE SUPERSPORTS CONV.	5998	2010-12	101,0	67,0	33,5

BERTONE — ITALIA

FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693	1989-93	3,3	2,2	1,1

BIANCHI — ITALIA

S4 TORPEDO	1287	1925-27	41,5	27,5	13,8
S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	41,5	27,5	13,8
S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	41,5	27,5	13,8
S9 BERLINA	1452	1934-39	45,0	30,0	15,0

BIZZARRINI — ITALIA

5300 GT STRADA	5358	1964-68	1.000,0	740,0	445,0
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	160,0	120,0	72,0

BMW — GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1934-36	98,0	65,0	32,5
326 LIMOUSINE	1971	1936-39	165,0	110,0	55,0
327 COUPÉ/CABRIOLET	1971	1937-39	475,0	350,0	210,0
328 ROADSTER	1971	1937-39	1.400,0	1.000,0	600,0
501 BERLINA	1971	1952-55	50,0	33,0	16,6
501/6	2077	1955-58	50,0	33,0	16,6
501/8	2580	1955-62	64,0	42,5	21,4
502 2.6 LITRI	2580	1954-61	67,0	44,5	22,3
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	85,0	57,0	28,5
2600	2580	1961-62	64,0	43,0	21,4
2600 L	2580	1961-62	64,0	43,0	21,4
3200 L/S	3168	1961-63	90,0	60,0	30,0
3200 CS	3168	1962-65	195,0	130,0	65,0
503 COUPÉ	3168	1956-59	310,0	230,0	140,0
503 CABRIOLET	3168	1956-59	445,0	330,0	200,0
507 ROADSTER	3168	1956-60	2.000,0	1.500,0	900,0
250/300 (ISETTA)	245-298	1955-62	37,5	25,0	12,5
600	582	1957-59	21,0	14,0	7,0
700 COUPÉ	697	1959-64	16,5	11,0	5,5
700 CABRIOLET	697	1959-63	24,0	16,0	8,0
700 BERLINA	697	1960-61	12,8	8,5	4,3
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	24,0	16,0	8,0
700 LS BERLINA	697	1962-65	12,0	8,0	4,0
700 LS COUPÉ	697	1964-65	15,0	10,0	5,0
1500	1499	1961-64	14,4	9,0	6,3
1600	1606	1964-66	12,8	8,0	5,6
1800	1773	1963-68	12,8	8,0	5,6
1800 TI	1773	1964-66	20,8	13,0	9,1
1800 TI/SA	1773	1964-65	130,0	80,0	56,0
2000	1990	1966-72	16,0	10,0	7,0
2000 TI/TI LUX	1990	1966-70	24,0	15,0	10,5
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	28,8	18,0	12,6
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	40,0	25,0	17,5
2800 CS (SERIE E9)	2788	1968-71	45,0	30,0	15,0
3.0 CS (SERIE E9)	2986	1971-75	50,0	33,5	16,7
3.0 CSI (SERIE E9)	2986	1971-75	80,0	50,0	35,0
3.0 CSL CARBURATORI (SERIE E9)	2986-3003	1971-73	290,0	195,0	97,0
3.0 CSL INIEZIONE (SERIE E9)	2986-3003	1971-73	250,0	165,0	83,0
3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"	3003-3153	1973-75	500,0	335,0	165,0
2.5 CS (SERIE E9)	2494	1974-77	31,5	21,0	10,5
1600 (SERIE 02)	1573	1966-71	14,4	9,0	6,3
1502/1802 (SERIE 02)	1573-1766	1971-76	12,8	8,0	5,6
1600 TI (SERIE 02)	1573	1967-68	30,0	18,8	13,1
1600 CABRIOLET (SERIE 02)	1573	1967-71	61,0	38,0	26,6
1600-1800 TOURING (SERIE 02)	1573-1766	1971-74	14,4	9,0	6,3
2002 (SERIE 02)	1990	1968-76	20,4	12,0	9,0
2000 TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	18,4	11,5	8,1
2002 TI (SERIE 02)	1990	1968-71	36,0	22,5	15,8
2002 TII (SERIE 02)	1990	1971-75	41,5	26,0	18,2
2000 TII TOURING (SERIE 02)	1990	1971-74	38,5	24,0	16,8
2002 CABRIOLET S. 02 (CON ROLLBAR)	1990	1971-75	42,5	25,0	18,8
2002 TURBO (SERIE 02)	1990	1973-74	130,0	85,0	42,5

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
1502 (SERIE 02)	1573	1975-77	11,2	7,0	4,9
2500/2800/2.8 L (SERIE E3)	2494-2788	1968-77	11,2	7,0	4,9
3.0 S (SERIE E3)	2986	1971-77	23,3	13,7	10,3
3.0 SI (SERIE E3)	2986	1971-77	37,5	22,0	16,5
3.0 L (SERIE E3)	2986	1975-77	19,2	12,0	8,4
3.3 L/LI (SERIE E3)	3210-3299	1974-77	48,0	30,0	21,0
518/520 (E12)	1766-1990	1972-81	5,6	3,5	2,5
520I (E12)	1990	1973-77	11,9	7,0	5,3
520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	7,7	4,5	3,4
525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	9,6	6,0	4,2
528I (E12)	2788	1977-81	17,0	10,0	7,5
M535I (E12)	3453	1980-81	38,5	24,0	16,8
316/318 (E21)	1573-1766	1975-80	8,0	5,0	3,5
315/316 (E21)	1573-1766	1980-84	8,8	5,5	3,9
318I (E21)	1766	1980-83	10,4	6,5	4,6
320 (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	12,0	7,5	5,3
320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-78	14,4	9,0	6,3
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	10,4	6,5	4,6
323I (E21)	2316	1977-82	19,2	12,0	8,4
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	12,8	8,0	5,6
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	20,0	12,5	8,8
M1	3430	1979-81	800,0	590,0	355,0
630 CS (E24)	2985	1976-79	17,6	11,0	7,7
633 CSI (E24)	3210	1976-82	25,6	16,0	11,2
628 CSI (E24)	2788	1980-82	19,2	12,0	8,4
628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	22,4	14,0	9,8
635 CSI (E24)	3453	1978-82	30,5	18,0	13,5
635 CSI (E24)	3430	1982-89	37,5	22,0	16,5
M635 CSI (E24)	3453	1984-89	90,0	60,0	30,0
728/730 (E23)	2788-2985	1977-79	6,4	4,0	2,8
728I (E23)	2788	1979-82	7,2	4,5	3,2
728I (E23)	2788	1982-86	8,0	5,0	3,5
732I (E23)	3210	1979-82	8,8	5,5	3,9
732I (E23)	3210	1982-86	9,3	5,8	4,1
733I (E23)	3210	1977-79	9,3	6,2	3,1
735I (E23)	3453	1979-82	12,8	8,0	5,6
735I (E23)	3430	1982-86	13,6	8,5	6,0
745I (E23)	3210	1979-82	19,2	12,0	8,4
745I (E23)	3430	1982-87	20,8	13,0	9,1
745I (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE	3430	1984-86	30,5	18,0	13,5
518/518I (E28)	1766	1981-87	4,8	3,0	2,1
520I (E28)	1990	1981-88	6,4	4,0	2,8
525I (E28)	2494	1981-85	8,5	5,0	3,8
528I (E28)	2788	1981-87	12,8	8,5	4,3
535I (E28)	3430	1984-89	23,8	14,0	10,5
M535I (E28)	3430	1984-88	32,0	20,0	14,0
M5 (E28)	3453	1985-87	75,0	47,0	33,0
316/318I (E30)	1766	1982-87	6,4	4,0	2,8
316I/318I (E30)	1596-1991	1987-91	6,4	4,0	2,8
320I (E30) 2 PORTE	1990	1984-87	9,6	6,0	4,2
320I (E30) 4 PORTE	1990	1984-87	9,4	5,5	4,1
320I (E30) 2 PORTE	1990-1991	1987-89	8,8	5,5	3,9
320I (E30) 4 PORTE	1991	1987-91	8,8	5,2	3,9
320I (E30) 2 PORTE S	1990	1986-87	12,8	8,0	5,6
318IS (E30)	1766-1796	1989-92	16,2	9,5	7,1
323I (E30)	2316	1982-86	11,2	7,0	4,9
325I (E30) 2 PORTE	2494	1985-91	13,6	8,5	6,0
325I (E30) 4 PORTE	2494	1985-91	12,0	7,5	5,3
325IX 2/4 P (E30)	2494	1985-90	11,9	7,0	5,3
320IS 2 P (E30)	1990	1988-91	31,5	18,5	13,9
320IS 4 P (E30)	1990	1988-90	26,4	15,5	11,6
318I TOURING (E30)	1796	1989-94	6,8	4,0	3,0
320I TOURING (E30)	1991	1987-91	8,5	5,0	3,8
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	11,2	7,0	4,9
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	11,1	6,5	4,9
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-94	11,2	7,0	4,9
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1990	1983-87	11,2	7,0	4,9
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	15,3	9,0	6,8
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	13,6	8,0	6,0
325I CABRIOLET (E30)	2494	1985-92	18,7	11,0	8,3
M3 (E30)	2302	1986-89	67,5	45,0	22,5
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	67,5	45,0	22,5
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-89	83,0	55,0	27,5
M3 SPORT EVOLUTION/II (E30)	2467	1989-91	120,0	80,0	40,0
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-91	75,0	50,0	25,0
730I (E32)	2986	1986-92	6,4	4,0	2,8
730I (E32)	2986	1992-94	6,4	4,0	2,8
730I V8 (E32)	2997	1992-94	7,5	4,7	3,3
735I (E32)	3430	1986-92	8,8	5,2	3,9
735IL (E32)	3430	1988-92	9,2	5,4	4,1
740I V8 (E32)	3982	1992-94	11,7	6,9	5,2
750I/IL/HL (E32)	4988	1986-94	12,8	7,5	5,6
Z1	2494	1989-94	64,0	40,0	28,0
518I (E34)	1796	1990-95	3,5	2,1	1,5
520I/520I 24V (E34)	1991	1988-95	4,5	2,6	2,0
525I (E34)	2494	1988-94	5,5	3,2	2,4
525I 24V (E34)	2494	1990-95	7,0	4,1	3,1
525IX 24V (E34)	2494	1991-95	10,0	6,7	3,3
530I (E34)	2986	1988-94	7,5	4,4	3,3
535I (E34)	3430	1988-94	11,5	6,8	5,1
M5 (E34)	3535	1988-92	30,0	17,6	13,2
518I TOURING (E34)	1796	1990-95	3,5	2,1	1,5
520I/520I 24V TOURING (E34)	1991	1990-97	5,1	3,0	2,3
525I 24V TOURING (E34)	2494	1991-96	6,5	3,8	2,9
525IX 24V TOURING (E34)	2494	1991-96	9,0	5,3	4,0
530I V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	8,0	5,0	3,5
540I V8/TOURING (E34) MANUALE	3982	1992-97	22,0	12,9	9,7
540I V8/TOURING (E34) AUTOMATICA	3982	1992-97	14,0	8,8	6,1
M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	40,0	23,5	17,6
840 CI/V8 32V MANUALE (E31)	3982-4398	1993-00	30,5	19,0	13,3
840 CI/V8 32V AUTOMATICA (E31)	3982	1993-95	26,0	16,3	11,4
850I/850 CI V12 MANUALE (E31)	4988-5379	1990-99	40,0	23,5	17,6
850I/850 CI V12 AUTOMATICA (E31)	4988	1990-95	35,0	20,6	15,4
850 CSI V12 (E31)	5576	1992-96	75,0	44,0	33,0
316I/318I (E36)	1596-1796	1990-98	4,3	2,5	1,9
318IS (E36)	1796-1895	1993-98	5,1	3,0	2,3
320I 24V (E36)	1991	1990-98	5,1	3,0	2,3
323I/325I 24V (E36)	2494	1990-97	7,7	4,5	3,4
328I 24V (E36)	2793	1995-98	8,5	5,0	3,8
318IS RACING/CLASS II (E36)	1796	1994-98	15,0	8,8	6,6
316I COUPÉ (E36)	1596	1993-99	4,8	3,0	2,1
318IS 16V COUPÉ (E36)	1796-1895	1991-99	7,2	4,5	3,2
320I 24V COUPÉ (E36)	1991	1991-99	6,4	4,0	2,8
323I 24V COUPÉ (E36)	2494	1995-99	7,7	4,5	3,4
325I/328I 24V COUPÉ (E36)	2494-2793	1991-99	9,4	5,5	4,1
318I CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	6,5	3,8	2,9
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	8,5	5,0	3,8
323I/325I 24V CABRIO (E36)	2494-2793	1993-95	12,0	7,5	5,3
328I 24V CABRIO (E36)	2793	1995-00	12,8	8,5	4,3
318I TOURING (E36)	1796	1995-99	3,2	2,0	1,4
320I 24V TOURING (E36)	1991	1995-99	5,1	3,0	2,3
323I/325I 24V TOURING (E36)	2494	1995-00	6,0	3,5	2,6
328I 24V TOURING (E36)	2793	1995-00	8,8	5,5	3,9
M3 (E36)	2990	1994-95	36,0	24,0	12,0
M3 3.2 (E36)	3201	1995-99	41,0	25,6	17,9
M3 3.2 SMG (E36)	3201	1997-99	34,0	21,2	14,9
M3 COUPÉ (E36)	2990	1992-95	40,0	26,7	13,3
M3 3.2 COUPÉ (E36)	3201	1995-00	44,0	27,5	19,3
M3 3.2 COUPÉ SMG (E36)	3201	1997-99	38,0	23,7	16,6
M3 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	43,0	26,9	18,8
M3 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	45,0	28,1	19,7
M3 3.2 CABRIOLET SMG (E36)	3201	1997-99	42,0	24,7	18,5
316 TI/318 TI COMPACT (E36)	1596-1895	1994-99	4,3	2,5	1,9
323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	9,4	5,5	4,1
325 TI COMPACT (E46)	2494	2001-05	4,8	3,0	2,1
728I (E38)	2793	1995-01	6,4	4,0	2,8
730I V8 (E38)	2997	1994-96	6,8	4,0	3,0
735I V8 (E38)	3498	1996-01	9,3	5,8	4,1
740I V8 (E38)	3982	1994-96	8,8	5,2	3,9
740I V8 (E38)	4398	1996-01	9,7	5,7	4,3
750I/IL (E38)	5379	1994-01	11,1	6,5	4,9
520I (E39)	1991-2171	1995-03	5,1	3,0	2,3
523I/525I/528I 24V (E39)	2494-2793	1995-03	6,8	4,0	3,0
530I 24V (E39)	2979	2001-03	8,5	5,0	3,8
535I 32V (E39)	3498	1996-01	7,2	4,5	3,2
540I 32V (E39)	4398	1996-03	9,6	6,0	4,2
520I 24V TOURING (E39)	1991-2171	1997-02	5,4	3,2	2,4
523I/525I/528I 24V TOURING (E39)	2494-2793	1997-04	7,1	4,2	3,2
530I 24V TOURING (E39)	2979	2001-04	8,5	5,0	3,8
535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	7,7	4,8	3,4
540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-04	9,6	6,0	4,2
M5 (E39)	4941	1998-03	36,0	24,0	12,0
Z3 1.8/1.9	1796-1895	1995-02	16,0	10,0	7,0
Z3 2.0/2.2	1991-2171	1999-02	18,4	11,5	8,1
Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	20,8	13,0	9,1
Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	22,4	14,0	9,8
Z3 M ROADSTER	3201-3246	1997-02	46,5	31,0	15,5
Z3 M COUPÉ	3201-3246	1998-02	61,0	36,0	27,0
316I 4 PORTE (E46)	1796-1895	1999-05	2,6	1,5	1,1
318I 4 PORTE (E46)	1895-1995	1998-05	2,6	1,6	1,1
320I 4 PORTE (E46)	1991-2171	1998-05	2,9	1,8	1,3
323I/325I 24V (E46)	2494-2495	1998-05	5,1	3,0	2,3
328I 24V (E46)	2793	1998-00	6,8	4,0	3,0
330I 24V (E46)	2979	2000-05	7,7	4,5	3,4
316I TOURING (E46)	1796	2003-05	2,4	1,5	1,1
318I TOURING (E46)	1895-1995	1999-05	2,6	1,6	1,1
320I TOURING (E46)	1991-2171	1999-05	2,9	1,8	1,3
323I/325I 24V TOURING (E46)	2494-2495	1999-05	6,0	3,5	2,6
328I 24V TOURING (E46)	2793	1999-00	6,8	4,0	3,0
330I 24V TOURING (E46)	2979	2000-05	7,7	4,5	3,4
316/318 TI COMPACT (E46)	1796-1995	2001-05	1,6	1,0	0,7
316I/318I COUPÉ (E46)	1895-1995	1999-06	4,0	2,5	1,8
320I 24V COUPÉ (E46)	1991-2171	1999-06	4,8	3,0	2,1
323I/325I 24V COUPÉ (E46)	2494-2495	1999-06	7,1	4,2	3,2
328I 24V COUPÉ (E46)	2793	1999-00	8,3	4,9	3,7
330I 24V COUPÉ (E46)	2979	2000-06	10,5	6,2	4,7
318I/320I CABRIOLET (E46)	1995-2171	2000-06	6,4	4,0	2,8
323I/325I 24V CABRIOLET (E46)	2494-2495	2000-06	7,2	4,5	3,2
328I 24V CABRIOLET (E46)	2793	2000	8,0	5,0	3,5
330I 24V CABRIOLET (E46)	2979	2000-06	11,2	7,0	4,9
M3 COUPÉ (E46)	3246	2001-06	50,0	31,0	21,9
M3 COUPÉ SMG (E46)	3246	2001-06	40,0	25,0	17,5
M3 CABRIOLET (E46)	3246	2001-06	48,0	32,0	16,0
M3 CABRIOLET SMG (E46)	3246	2001-06	42,0	26,3	18,4
X5 (E53) 3.0	2979	1999-07	6,0	3,5	2,6
X5 (E53) 4.4	4398	1999-07	9,6	6,0	4,2
X5 (E53) 4.6/4.8	4619-4799	2002-07	16,2	9,5	7,1
Z8 ROADSTER	4941	2000-04	300,0	200,0	100,0
730I/735I (E65)	2979-3600	2001-08	5,1	3,0	2,3
740I/745I (E65)	4000-4398	2001-08	7,2	4,5	3,2
760I/IL (E65)	5972	2002-08	10,4	6,5	4,6
750I (E65)	4799	2005-08	7,2	4,5	3,2
630I COUPÉ (E63)	2996	2004-10	13,6	8,0	6,0
645CI/650I COUPÉ (E63)	4398-4799	2003-08	14,4	9,0	6,3
630I CABRIO (E64)	2996	2004-08	16,8	10,5	7,4
645 CI/650I CABRIO (E64)	4398-4799	2004-08	20,8	13,0	9,1
M6 COUPÉ (E63)	4998	2005-09	45,0	30,0	15,0
M6 CABRIO (E64)	4998	2006-09	46,5	31,0	15,5
Z4 (E85) 2.0I ROADSTER	1995	2005-09	16,0	9,4	7,1
Z4 (E85) 2.2I ROADSTER	2171	2003-06	16,0	10,0	7,0
Z4 (E85) 2.5I/2.5SI ROADSTER	2494-2497	2003-09	17,0	10,6	7,4
Z4 (E85) 3.0I/3.0SI ROADSTER	2979-2996	2003-09	18,4	11,5	8,1
Z4 (E85) M ROADSTER	3246	2006-09	38,5	24,0	16,8
Z4 (E85) 3.0SI COUPÉ	2996	2006-09	30,0	18,8	13,1
Z4 (E85) M COUPÉ	3246	2006-09	38,0	25,3	12,7
X3 (E83) 2.5I/3.0I	2494-2996	2003-10	6,0	4,0	2,0
325I/330I (E90)	2497-2996	2005-08	6,0	4,0	2,0
335I (E90)	2979	2006-08	7,8	5,2	2,6
325I/330I TOURING (E91)	2497-2996	2005-08	6,0	4,0	2,0
335I TOURING (E91)	2979	2006-08	7,8	5,2	2,6
325I/330I COUPÉ (E92)	2497-2996	2006-10	7,5	5,0	2,5
335I COUPÉ (E92)	2979	2007-10	9,0	6,0	3,0
325I/330I CABRIO (E93)	2979-2996	2007-10	7,5	5,0	2,5
335I CABRIO (E93)	2979	2007-10	9,8	6,5	3,3
M3 (E90)	3999	2008-10	30,0	20,0	10,0
M3 COUPÉ (E92)	3999	2007-10	44,0	29,3	14,7
M3 CABRIO (E93)	3999	2008-10	44,0	29,3	14,7
520I/523I/525I (E60)	1995-2996	2003-10	6,0	4,0	2,0
530I (E60)	2996	2003-10	7,5	5,0	2,5
540I/545I/550I (E60)	4000-4799	2003-10	9,0	6,0	3,0
530I TOURING (E61)	2996	2005-10	6,8	4,5	2,3
545I/550I TOURING (E61)	4398-4799	2004-10	9,0	6,0	3,0
M5 (E60)	4998	2004-10	41,5	27,5	13,8
M5 TOURING (E61)	4998	2007-10	40,5	27,0	13,5

BORGWARD

GERMANIA

HANSA 1500	1498	1949-52	21,0	14,0	7,0
HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	21,8	14,5	7,3
HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498	1950-52	25,5	17,0	8,5
HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	36,0	24,0	12,0
HANSA 1800	1758	1952-54	18,0	12,0	6,0
HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	13,5	9,0	4,5
HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	18,8	12,5	6,3
HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758	1952-54	40,5	27,0	13,5
HANSA 1800 SPORT-CABRIOLET 2/2	1758	1953-54	36,0	24,0	12,0
HANSA 2400	2337	1952-55	21,0	14,0	7,0
HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	22,5	15,0	7,5
ISABELLA	1493	1954-58	45,0	30,0	15,0
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	49,5	33,0	16,5
ISABELLA COMBI	1493	1955-58	27,0	18,0	9,0
ISABELLA COUPÉ DEUTSCH	1493	1955-57	57,0	38,0	19,0
ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	52,5	35,0	17,5
ISABELLA	1493	1959-61	28,5	19,0	9,5

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	33,0	22,0	11,0
ISABELLA COMBI	1493	1959-61	22,5	15,0	7,5
ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	45,0	30,0	15,0
ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	45,0	30,0	15,0
ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	45,0	30,0	15,0
ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	52,5	35,0	17,5
2.3 LITER (P 100)	2240	1960-61	20,3	13,5	6,8
BRISTOL					GRAN BRETAGNA
400	1971	1947-51	130,0	86,0	43,0
401	1971	1949-52	71,0	47,5	23,8
402 CABRIOLET	1971	1952-53	71,0	47,5	23,8
403	1971	1953-57	71,5	47,5	23,8
404	1971	1954-57	71,5	47,5	23,8
405	1971	1955-60	71,5	47,5	23,8
406	2216	1958-61	71,5	47,5	23,8
407	5130	1961-63	71,5	47,5	23,8
408	5130	1963-65	75,0	50,0	25,0
409	5211	1965-67	75,0	50,0	25,0
410	5211	1967-69	75,0	50,0	25,0
411 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-6556	1968-75	47,5	31,5	15,8
412 (TUTTE LE VERSIONI)	5898-6556	1974-82	50,0	33,5	16,7
603 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-5898	1976-82	47,5	31,5	15,8
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	54,0	36,0	18,0
BEAUFORT	5898	1984-90	54,0	36,0	18,0
BRIGAND	5898	1982-94	53,0	35,5	17,7
BRITANNIA	5898	1982-94	53,0	35,5	17,7
BLENHEIM/BLEN. 2/BLEN. 3	5898	1993-06	55,0	36,5	18,3
BUGATTI					FRANCIA
TYPE 13/22/23/8 VALVOLE	1327	1910-20	300,0	220,0	135,0
TYPE 13/22/23/16 VALVOLE BRESCIA	1368-1496	1914-26	450,0	335,0	200,0
TYPE 30	1991	1922-26	500,0	370,0	220,0
TYPE 35	1991	1924-31	3.000,0	2.200,0	1.300,0
TYPE 35A	1991	1925-31	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 35C	1991	1926-31	3.000,0	2.200,0	1.300,0
TYPE 35T	2261	1926-30	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 35TC/B	2261	1927-31	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 37	1496	1925-30	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 38	1991	1926-27	540,0	400,0	240,0
TYPE 38A	1991	1927	380,0	280,0	170,0
TYPE 40/40A	1496	1926-30	500,0	370,0	220,0
TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	12.200,0	9.000,0	5.400,0
TYPE43/43A	2261	1927-32	1.600,0	1.200,0	720,0
TYPE 44	2992	1927-30	475,0	350,0	210,0
TYPE 46/46S	5360	1929-33	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 49	3257	1930-34	800,0	590,0	355,0
TYPE 50	4972	1930-34	2.000,0	1.500,0	890,0
TYPE 51	1991-2262	1931-35	4.000,0	3.000,0	1.800,0
TYPE 55	2261	1932-35	5.500,0	4.100,0	2.400,0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	2.700,0	2.000,0	1.200,0
TYPE 57 GALIBIER	3257	1933-39	810,0	600,0	360,0
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	1.100,0	800,0	480,0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	680,0	500,0	300,0
TYPE 57C	3257	1937-39	1.000,0	740,0	445,0
TYPE 57S	3257	1936-38	2.000,0	1.500,0	900,0
TYPE 57SC	3257	1937-39	3.400,0	2.500,0	1.500,0
TYPE 101/101C	3257	1951-52	550,0	405,0	245,0
EB 110 GT	3500	1991-95	1.500,0	1.000,0	500,0
EB 110 SS	3500	1991-95	2.400,0	1.600,0	800,0
VEYRON 16.4	7993	2005-11	1.500,0	940,0	660,0
VEYRON 16.4 GRAND SPORT	7993	2008-11	2.100,0	1.400,0	700,0
VEYRON SUPER SPORT	7993	2010-13	2.000,0	1.300,0	670,0
VEYRON GRAND SPORT VITESSE	7993	2012-15	2.400,0	1.600,0	800,0
CATERHAM					GRAN BRETAGNA
SEVEN (BASE S4)	1396-1998	1973-74	42,0	28,0	14,0
SEVEN (BASE S3)		1974-85	48,0	32,0	16,0
SUPER SEVEN	1396-1998	1986-95	45,0	30,0	15,0
SEVEN CSR 200/260	2261	2004-07	48,0	32,0	16,0
SEVEN ROADSPORT	1595	2007-09	39,0	26,0	13,0
SEVEN SV ROADSPORT	1595	2007-09	42,0	28,0	14,0
SEVEN SV-R200	2261	2007-09	52,5	35,0	17,5
SEVEN CSR	2261	2007-09	64,5	43,0	21,5
211.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1996-05	37,5	25,0	12,5
CEIRANO					ITALIA
150N TORPEDO	1458	1924-28	78,0	52,0	26,0
150S TORPEDO	1458	1924-31	117,0	78,0	39,0

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
CHRYSLER					STATI UNITI
VISION	3518	1993-99	2,0	1,3	0,7
NEON 1.8/2.0 16V	1796-1996	1995-01	1,8	1,2	0,6
SEBRING (II S.) CONVERTIBLE	1996-2736	2001-08	6,8	4,5	2,3
STRATUS	1996-2497	1995-01	3,3	2,2	1,1
STRATUS CONVERTIBLE 2.0 16V	1996	1996-01	6,0	4,0	2,0
STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-01	7,1	4,7	2,4
PT CRUISER	1598-2429	1999-08	3,5	2,3	1,2
PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004-08	6,0	4,0	2,0
VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-90	3,3	2,2	1,1
GRAND VOYAGER 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-90	3,3	2,2	1,1
VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301	1991-95	3,6	2,4	1,2
GRAND VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)	2972-3301	1991-95	3,6	2,4	1,2
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778	1996-00	3,8	2,5	1,3
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)	3301-3778	1996-00	3,8	2,5	1,3
VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778	2001-08	4,5	3,0	1,5
GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)	3301-3778	2001-08	4,2	2,8	1,4
300 M 2.7 V6	2736	1998-05	2,3	1,5	0,8
300 M 3.5 V6	3518	1998-05	2,7	1,8	0,9
300 C 5.7 V8	5654	2003-10	5,0	3,3	1,7
300 C 5.7 V8 HEMI AWD SW	5654	2003-10	5,7	3,8	1,9
300 C 6.1 V8 HEMI SW SRT-8	6063	2006-10	9,0	6,0	3,0
CROSSFIRE	3199	2002-08	13,5	9,0	4,5
CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004-08	16,5	11,0	5,5
CISITALIA					ITALIA
202 BERLINETTA	1089	1947-52	650,0	480,0	290,0
202 CABRIOLET	1089	1947-52	450,0	335,0	200,0
202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	1.200,0	900,0	540,0
303 DF	1089	1951-53	90,0	66,5	40,0
750 GT/850 GT	735-847	1961-63	16,2	12,0	7,2
CITROËN					FRANCIA
C/C2/C3 5 HP TORPÉDO 2/3 POSTI	856	1922-26	22,5	15,0	7,5
B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	24,0	16,0	8,0
B14 TORPÉDO	1539	1926-28	25,5	17,0	8,5
C4 TORPÉDO	1628	1928-32	24,0	16,0	8,0
C6 BERLINA/LIMOUSINE	2442-2650	1928-32	30,0	20,0	10,0
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	25,5	17,0	8,5
7 A TRACTION AVANT	1303	1934	25,5	17,0	8,5
7 B TRACTION AVANT	1529	1934	25,5	17,0	8,5
7 S TRACTION AVANT	1911	1934	25,5	17,0	8,5
7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	24,0	16,0	8,0
7 CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	24,0	16,0	8,0
7 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1529-1911	1934-38	130,0	87,0	43,5
7 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1303-1628	1934-39	130,0	85,0	42,5
11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	24,0	16,0	8,0
11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	27,0	18,0	9,0
11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	25,5	17,0	8,5
11 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1911	1935-38	123,0	82,0	41,0
11 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)	1911	1934-39	120,0	80,0	40,0
11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	24,0	16,0	8,0
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	25,5	17,0	8,5
11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	24,0	16,0	8,0
15 SIX	2867	1938-45	36,0	24,0	12,0
15 SIX	2867	1946-56	33,0	22,0	11,0
15 SIX H (HYDROPNEUMATIQUE)	2867	1954-55	37,5	25,0	12,5
11 B - 11 D NORMALE	1911	1946-57	21,0	14,0	7,0
11 B - 11 D LÉGÈRE	1911	1946-57	22,5	15,0	7,5
2 CV	375-425	1948-60	24,0	14,1	10,6
2 CV	425-602	1961-70	20,0	11,8	8,8
2 CV AZAM/3 CV	425-602	1962-67	22,5	15,0	7,5
2 CV4	435	1970-78	9,8	6,5	3,3
2 CV6/CLUB	602	1970-90	10,2	6,8	3,4
2 CV6 SPÉCIAL	602	1976-90	8,7	5,8	2,9
2 CV SPOT	435-602	1976	17,3	11,5	5,8
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	12,8	8,5	4,3
2 CV PERRIER/007/COCORICO	602	1981-89	15,0	10,0	5,0
2 CV TRANSAT/FRANCE 3	602	1983-84	15,0	10,0	5,0
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	120,0	89,0	53,5
DS 19	1911	1955-62	37,5	25,0	12,5
DS 19 PRESTIGE	1911	1959-62	71,5	47,5	23,8
DS 19	1911-1985	1963-67	30,0	20,0	10,0
DS 19 PRESTIGE	1911-1985	1963-67	75,0	50,0	25,0
DS 21 PRESTIGE	2175	1966-67	75,0	50,0	25,0
DS 19	1985	1967-68	27,0	18,0	9,0
DS 20	1985	1967-75	27,0	18,0	9,0
DS 20 PALLAS	1985	1968-75	30,0	20,0	10,0
DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)	1985-2347	1968-75	72,0	48,0	24,0
DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)	1911-1985	1960-75	27,0	18,0	9,0

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
DS 21	2175	1965-67	34,5	23,0	11,5
DS 21	2175	1967-72	28,5	19,0	9,5
DS 21 PALLAS	2175	1965-67	37,5	25,0	12,5
DS 21 PALLAS	2175	1967-72	31,0	20,7	10,3
DS 21 I.E.	2175	1969-72	30,0	20,0	10,0
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	32,5	24,1	14,4
DS 23	2341	1972-75	30,0	20,0	10,0
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	32,5	24,1	14,4
DS 23 I.E.	2341	1972-75	36,0	24,0	12,0
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	39,0	26,0	13,0
DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)	2347	1972-75	30,0	20,0	10,0
DLUXE	1985	1969-72	18,0	11,3	7,9
DSPÉCIAL	1985	1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER	1985	1969-75	18,0	11,3	7,9
DSUPER 5	2175	1972-75	21,5	14,3	7,2
DS/ID CABRIOLET USINE	1911-2175	1960-71	245,0	165,0	82,0
ID 19	1911-1985	1957-62	30,0	17,6	13,2
ID 19	1911-1985	1962-67	28,0	16,5	12,4
ID 19 B	1985	1967-72	18,0	11,3	7,9
ID 20	1985	1968-69	18,0	11,3	7,9
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1957-62	35,0	21,9	15,3
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1962-67	30,0	20,0	10,0
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1985-2175	1967-72	28,5	19,0	9,5
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	36,0	24,0	12,0
AMI 6	602	1961-69	16,5	11,0	5,5
AMI 6 BREAK	602	1964-69	10,5	7,0	3,5
AMI 8	602	1969-78	9,0	6,0	3,0
AMI 8 BREAK	602	1969-79	7,5	5,0	2,5
AMI SUPER BERLINA/BREAK	1015	1972-76	12,5	8,3	4,2
DYANE	425	1967-70	9,0	6,0	3,0
DYANE 4/6	435-602	1968-84	11,5	6,8	5,1
MEHARI	602	1968-87	18,0	12,0	6,0
MEHARI 4X4	602	1979-86	45,0	30,0	15,0
SM CARBURATORI	2670	1970-75	45,0	30,0	15,0
SM INIEZIONE	2670	1972-75	50,0	33,5	16,7
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	6,0	4,0	2,0
GS BREAK	1015-1222	1971-79	6,0	4,0	2,0
GS BIROTOR (WANKEL 995X2)	1990	1974-75	26,0	17,3	8,7
CX (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2175	1974-79	9,0	6,0	3,0
CX 20/22	1995-2165	1979-85	8,0	5,0	3,5
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	15,0	10,0	5,0
CX 2400/2400 GTI	2347	1977-82	15,0	10,0	5,0
CX 25 PRESTIGE	2500	1983-85	19,0	12,7	6,3
CX 25 GTI	2500	1983-85	17,5	11,7	5,8
CX 25 GTI	2500	1986-89	17,5	11,7	5,8
CX 25 TURBO GTI	2500	1984-86	18,0	12,0	6,0
CX 25 RI/TRI	2500	1986-89	12,8	8,5	4,3
CX 25 TURBO PRESTIGE	2500	1986-87	18,0	12,0	6,0
CX 25 TURBO 2 GTI/PRESTIGE	2500	1987-89	19,0	12,7	6,3
CX 2000 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1975-85	9,0	6,0	3,0
CX 2400 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	2387	1977-85	12,0	8,0	4,0
CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)	1995-2165	1982-91	9,0	6,0	3,0
CX 25 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	2499	1985-91	12,0	8,0	4,0
LN/LNA	652-1124	1976-86	3,0	2,0	1,0
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-92	2,3	1,5	0,8
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	3,0	2,0	1,0
VISA SUPER X/14/GT	1219-1360	1979-89	6,0	4,0	2,0
VISA GTI	1580	1984-89	9,0	6,0	3,0
VISA RALLYE/CHRONO	1360	1982-83	12,0	8,0	4,0
VISA 4X4 MILLES PISTES	1360	1984-86	46,0	27,0	20,3
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	8,3	5,5	2,8
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	6,0	4,0	2,0
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	6,0	4,0	2,0
BX (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1905	1982-94	2,3	1,5	0,8
BX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1905	1985-92	2,7	1,8	0,9
BX 19 TRS BERLINA/BREAK	1905	1986-89	3,0	2,0	1,0
BX GT/DIGIT/GTI	1905	1983-92	6,0	4,0	2,0
BX 16 GTI	1580	1989-92	6,0	4,0	2,0
BX 19 GTI 16V	1905	1987-91	8,3	5,5	2,8
BX 19 4X4	1905	1988-92	5,3	3,5	1,8
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	5,7	3,8	1,9
BX 4 TC	2141	1985-86	75,0	50,0	25,0
AX (TUTTE LE VERSIONI)	954-1360	1986-99	2,3	1,5	0,8
AX 1.4 4X4	1360	1991-97	6,8	4,5	2,3
AX SPORT	1294	1987-93	10,5	7,0	3,5
AX GT/GTI	1360	1988-96	8,3	5,5	2,8
XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT	1998	1989-00	5,3	3,5	1,8
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	10,5	7,0	3,5
XM 2.0I/2.0 TURBO CT BREAK	1998	1992-99	5,3	3,5	1,8
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	10,5	7,0	3,5
ZX (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1905	1991-98	1,8	1,2	0,6

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ZX 2.0 16V	1998	1992-97	3,0	2,0	1,0
ZX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1761	1993-98	2,0	1,3	0,7
XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-01	2,0	1,3	0,7
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	6,0	4,0	2,0
XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK	1761-1998	1995-01	2,6	1,7	0,9
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946	1996-00	6,0	4,0	2,0
EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1997-1998	1994-02	2,6	1,7	0,9
BERLINGO 1.4 (I S.)	1360	1996-08	3,0	2,0	1,0
BERLINGO 1.6 16V (I S.)	1587	2000-08	3,8	2,5	1,3
BERLINGO 1.8 (I S.)	1761	1997-00	3,0	2,0	1,0
SAXO (TUTTE LE VERSIONI)	954-1587	1996-04	1,8	1,2	0,6
SAXO VTS/(II S.)	1587	1996-04	8,3	5,5	2,8
XSARA 1.4/1.6/1.8	1360-1761	1997-04	1,5	1,0	0,5
XSARA 1.6 16V/1.8 16V	1587-1761	1997-05	2,3	1,5	0,8
XSARA 2.0 16V BREAK	1997-1998	1999-03	3,0	2,0	1,0
XSARA PICASSO (TUTTE LE VERSIONI)	1587-1997	1999-10	3,0	2,0	1,0
XSARA COUPÉ 1.4/1.6	1360-1587	1998-04	1,5	1,0	0,5
XSARA COUPÉ 1.6 16V/1.8 16V	1587-1761	1998-04	2,3	1,5	0,8
XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998	1998-04	5,3	3,5	1,8
C5 1.8/2.0 16V (I S.)	1749-1997	2001-04	0,8	0,5	0,3
C5 3.0 V6 24 V (I/II S.)	2946	2001-07	2,1	1,4	0,7
C5 1.8/2.0 16V BREAK (I S.)	1749-1997	2001-04	1,5	1,0	0,5
C5 3.0 V6 24V BREAK (I/II S.)	2946	2001-07	2,4	1,6	0,8
C8 2.0/2.2 16V	1997-2230	2002-08	2,3	1,5	0,8
C8 3.0 V6 24V	2946	2002-05	3,5	2,3	1,2
C3 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1124-1587	2002-10	3,8	2,6	1,3
C3 PLURIEL	1360-1587	2003-10	4,5	3,0	1,5
C2 (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587	2003-10	1,5	1,0	0,5
C2 1.6 16V 125 CV	1587	2004-10	5,2	3,5	1,7
C4 (I S.) 2.0I 16V (177 CV) COUPÉ	1997	2004-07	3,0	2,0	1,0
C6 3.0 V6	2946	2006-09	5,3	3,5	1,8

CIZETA — ITALIA

V16T	5995	1993-94	540,0	400,0	240,0

DAEWOO — COREA DEL SUD

MATIZ 800I	796	1998-05	1,5	1,0	0,5

DAF — OLANDA

600/750 DAFFODIL	590-746	1958-68	9,0	6,0	3,0
44	844	1966-70	6,0	4,0	2,0
55	1108	1967-70	6,0	4,0	2,0
55 COUPÉ	1108	1968-70	7,5	5,0	2,5
33	746	1968-70	8,3	5,5	2,8

DAIHATSU — GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	7,5	5,0	2,5
TAFT F20	1587	1976-84	5,3	3,5	1,8
FEROZA	1590	1988-99	4,5	3,0	1,5
ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	4,5	3,0	1,5
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-96	7,5	5,0	2,5
CHARADE 1.3 4WD	1296	1992-93	5,3	3,5	1,8
TERIOS	1296-1495	1997-06	4,0	2,7	1,3
SIRION I S.	989-1298	1998-05	1,5	1,0	0,5
YRV	989-1258	2000-05	1,5	1,0	0,5
COPEN	659-1298	2004-10	10,5	7,0	3,5

DAIMLER — GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	220,0	150,0	74,0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	100,0	66,5	33,5
DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	52,5	35,0	17,5
DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	48,0	32,0	16,0
DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	42,0	28,0	14,0
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	48,0	32,0	16,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	40,5	27,0	13,5
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	37,5	25,0	12,5
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	33,0	22,0	11,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	33,0	22,0	11,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	27,8	18,5	9,3
DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	40,5	27,0	13,5
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	33,0	22,0	11,0
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	27,8	18,5	9,3
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	49,5	33,0	16,5
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	52,5	35,0	17,5
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	26,3	17,5	8,8
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	30,0	20,0	10,0
MAJESTIC	3794	1958-59	48,0	32,0	16,0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	52,5	35,0	17,5
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	56,0	37,5	18,8
SP 250 DART	2548	1959-64	72,0	48,0	24,0
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	41,5	27,5	13,8
V8 250	2548	1967-69	39,0	26,0	13,0
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	30,0	20,0	10,0
SOVEREIGN	4235	1966-69	24,8	16,5	8,3
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 4.2 (I S.)	4235	1969-73	15,0	10,0	5,0
SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.)	3442-4235	1973-79	12,0	8,0	4,0
SOVEREIGN 3.4/4.2I (III S.)	3442-4235	1979-86	13,5	9,0	4,5
SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.)	4235	1973-77	30,0	20,0	10,0
DOUBLE SIX 5.3 (I S.)	5345	1972-73	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 (II S.)	5345	1973-79	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.)	5345	1979-81	13,5	9,0	4,5
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345	1981-86	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E.	5345	1986-92	16,5	11,0	5,5
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (I S.)	5345	1972-73	21,0	14,0	7,0
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (II S.)	5345	1973-79	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	15,0	10,0	5,0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	18,0	12,0	6,0
DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ (II S.)	5345	1973-77	35,0	23,3	11,7
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	11,3	7,5	3,8
SIX 4.0-6 24V	3980	1994-97	12,8	8,5	4,3
V8 4.0 32V	3996	1998-02	14,3	9,5	4,8
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	18,0	12,0	6,0
SUPER V8	4196	2005-08	30,0	20,0	10,0

DATSUN — GIAPPONE

240 Z	2393	1969-75	45,0	30,0	15,0
FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	15,0	10,0	5,0
FAIRLADY (TUTTE LE VERSIONI)	1989-1998	1969-78	25,5	17,0	8,5
FAIRLADY (TUTTE LE VERSIONI)	1998	1978-81	21,0	14,0	7,0

DB — FRANCIA

750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	52,5	35,0	17,5
750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	37,5	25,0	12,5
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	49,5	33,0	16,5
850 LE MANS	851	1961-62	37,5	25,0	12,5

DE LOREAN — STATI UNITI

DMC12	2849	1981-83	55,0	36,5	18,3

DE TOMASO — ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	250,0	165,0	83,0
MANGUSTA	4728	1966-70	300,0	200,0	100,0
PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	130,0	85,0	42,5
PANTERA L	5763	1981-89	165,0	110,0	55,0
PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1972-80	165,0	110,0	55,0
PANTERA GTS/GT5 (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1981-85	195,0	130,0	65,0
PANTERA GTS/GT5 (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1985-90	195,0	130,0	65,0
DEAUVILLE	5763	1971-80	75,0	50,0	25,0
DEAUVILLE	5763	1981-88	83,0	55,0	27,5
LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)	5763	1973-89	75,0	50,0	25,0
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	105,0	70,0	35,0
NUOVA PANTERA	4942	1991-96	93,0	62,0	31,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-96	107,0	71,0	35,5
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	52,5	35,0	17,5
GUARÀ	4601	1996-04	60,0	40,0	20,0
GUARÀ BARCHETTA	4601	1999-04	75,0	50,0	25,0

DELAGE — FRANCIA

CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	105,0	70,0	35,0
D0	3003	1918-24	90,0	60,0	30,0
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	90,0	60,0	30,0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	120,0	80,0	40,0
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	105,0	70,0	35,0
DR	2170	1927-30	90,0	60,0	30,0
D8/D8S	4060	1929-33	265,0	175,0	88,0
D4	1480	1933-34	75,0	50,0	25,0
D6/DS	2517-3045	1931-33	105,0	70,0	35,0
D6-11/D6-11S	2000	1932-34	90,0	60,0	30,0
D6-65	2678	1934-35	120,0	80,0	40,0
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	130,0	85,0	42,5
D6-70	2729	1936-37	135,0	90,0	45,0
D6-75	2800-2984	1938-40	150,0	100,0	50,0
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	205,0	150,0	90,0
D8-85/D8-105	3570	1934-35	245,0	180,0	108,0
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	500,0	370,0	220,0
DI-12	2151	1935-38	90,0	60,0	30,0
DI-50	2370	1938-39	98,0	65,0	32,5
3 L	2984	1946-54	107,0	71,5	36,0
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	124,0	82,0	41,0

DELAHAYE — FRANCIA

TYPE 82	4410	1919-24	105,0	70,0	35,0
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	90,0	60,0	30,0
TYPE 87	1843	1921-26	83,0	55,0	27,5
TYPE 94	2940	1923-26	90,0	60,0	30,0
TYPE 97	1847	1923-26	83,0	55,0	27,5
TYPE 92	2513	1924-28	90,0	60,0	30,0
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	83,0	55,0	27,5
TYPE 112	2872	1927-29	90,0	60,0	30,0
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	98,0	65,0	32,5
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	90,0	60,0	30,0
TYPE 109	1496	1929-31	45,0	30,0	15,0
TYPE 110	2178	1930-31	60,0	40,0	20,0
TYPE 124	2102	1931-34	60,0	40,0	20,0
TYPE 126	2860	1931-34	90,0	60,0	30,0
TYPE 122/123	1800	1932-33	52,5	35,0	17,5
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	57,0	38,0	19,0
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.-L.	3227	1933-35	75,0	50,0	25,0
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	52,5	35,0	17,5
TYPE 143/144	1800-2102	1934	52,5	35,0	17,5
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	83,0	55,0	27,5
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	295,0	220,0	130,0
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	445,0	330,0	200,0
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	235,0	175,0	105,0
TYPE 148 /148 L	3557	1936-53	114,0	76,0	38,0
TYPE 145/165	4496	1937-38	1.400,0	1.000,0	600,0
TYPE 134 G	2371	1938-46	57,0	38,0	19,0
TYPE 135 M/MS/M COMPETITION	3557	1938-52	295,0	220,0	130,0
TYPE 168	3557	1938-39	90,0	60,0	30,0
TYPE 175	4455	1947-50	950,0	700,0	420,0
TYPE 178/180	4455	1947-50	340,0	250,0	150,0
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	22,5	15,0	7,5
TYPE 235	3557	1951-54	225,0	150,0	75,0
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	130,0	86,0	43,0

DIATTO — ITALIA

20A BERLINA	1996	1924-27	56,5	37,5	18,8
20A TORPEDO	1996	1924-27	56,5	37,5	18,8

DINO — ITALIA

206 GT	1986	1967-69	680,0	500,0	300,0
246 GT	2419	1969-73	405,0	300,0	180,0
246 GTS	2419	1972-74	485,0	360,0	215,0
208 GT4	1991	1975-80	56,5	42,0	25,2
308 GT4	2926	1973-77	81,0	60,0	36,0

DKW — GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684	1950-54	10,5	7,0	3,5
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	11,3	7,5	3,8
MEISTERKLASSE COUPÉ 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	22,5	15,0	7,5
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	22,5	15,0	7,5
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	15,0	10,0	5,0
SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896	1953-55	10,5	7,0	3,5
SONDERKLASSE LUXUS-COUPÉ 4P	896	1953-55	11,3	7,5	3,8
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	11,3	7,5	3,8
SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896	1953-55	13,5	9,0	4,5
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	15,0	10,0	5,0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	15,0	10,0	5,0
3=6 (F 93/F 94)	996	1955-59	12,0	8,0	4,0
3=6 UNIVERSAL	996	1957-59	12,0	8,0	4,0
3=6 LUXUS-COUPÉ 4P	996	1955-59	13,5	9,0	4,5
3=6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	18,0	12,0	6,0
3=6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	18,0	12,0	6,0
3=6 MONZA	980-996	1956-58	45,0	30,0	15,0
JUNIOR	741	1959-62	9,0	6,0	3,0
JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	9,8	6,5	3,3
F 11/F 12	796-889	1963-65	9,0	6,0	3,0
F 12 ROADSTER	889	1964	13,5	9,0	4,5
F 102	1175	1964-66	9,0	6,0	3,0

FACEL VEGA — FRANCIA

FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	325,0	240,0	145,0
FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	295,0	220,0	130,0
HK 500	5907-6276	1959-61	235,0	175,0	105,0
EXCELLENCE	6276	1959-61	245,0	180,0	108,0
FACELLIA/FACELLIA F2	1646	1960-63	81,0	60,0	36,0
FACEL II	6276-6767	1962-64	205,0	150,0	90,0
FACEL III	1780	1963-64	108,0	80,0	48,0
FACEL VI	2860	1964	95,0	70,0	42,0

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
FERRARI					ITALIA
166 SPORT	1995	1947-49	3.000,0	2.200,0	1.300,0
166 INTER	1995	1948-51	800,0	590,0	355,0
195 INTER	2341	1950-52	800,0	590,0	355,0
212 INTER	2562	1951-53	800,0	590,0	355,0
250 EUROPA	2953	1953-55	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953	1956-58	1.200,0	900,0	540,0
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	550,0	410,0	245,0
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953-3967	1960-64	405,0	300,0	180,0
250 GTL	2953	1963-64	1.400,0	1.000,0	600,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA I S.	2953	1957-59	2.500,0	1.900,0	1.100,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA II S.	2953	1960-62	1.500,0	1.100,0	660,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	12.200,0	9.000,0	5.400,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	16.200,0	12.000,0	7.200,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	9.000,0	6.700,0	4.000,0
250 GT SWB	2953	1960-62	7.000,0	4.100,0	3.100,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	10.500,0	7.800,0	4.700,0
250 GTO/GTO 64	2953	1961-64	75.000,0	55.600,0	33.300,0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	14.900,0	11.000,0	6.600,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	4.000,0	3.000,0	1.800,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	5.000,0	3.700,0	2.200,0
275 GTB	3286	1964-66	2.500,0	1.900,0	1.100,0
275 GTB/4	3286	1966-68	3.200,0	2.400,0	1.400,0
275 GTS	3286	1964-66	1.700,0	1.300,0	760,0
330 GT 2+2 (I/II S.)	3967	1964-67	320,0	240,0	145,0
330 GTC	3967	1966-68	590,0	440,0	265,0
330 GTS	3967	1966-68	1.800,0	1.400,0	810,0
365 GT 2+2	4390	1967-72	220,0	165,0	98,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	700,0	520,0	310,0
365 GTC	4390	1969-71	650,0	480,0	290,0
365 GTC/4	4390	1971-72	220,0	165,0	98,0
365 GTS	4390	1969-70	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	2.300,0	1.700,0	1.000,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	3.800,0	2.800,0	1.700,0
365 GT4 2+2	4390	1972-76	100,0	74,0	44,5
365 GT4 BB	4390	1973-76	400,0	295,0	180,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	3.500,0	2.600,0	1.600,0
208 GTB	1990	1980-82	67,5	50,0	30,0
208 GTS	1990	1980-82	73,0	54,0	32,5
208 GTB TURBO	1991	1982-85	88,0	65,0	39,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	95,0	70,0	42,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	101,0	75,0	45,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	108,0	80,0	48,0
288 GTO	2855	1984-85	4.000,0	3.000,0	1.800,0
308 GT4	2926	1977-80	81,0	60,0	36,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	175,0	110,0	77,0
308 GTB	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTS	2926	1977-81	95,0	70,5	42,5
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	88,0	65,0	39,0
308 GTBI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
308 GTSI	2926	1981-82	81,0	60,0	36,0
328 GTB	3185	1985-89	95,0	70,0	42,0
328 GTS	3185	1985-89	101,0	75,0	45,0
400 GT	4823	1976-79	75,0	55,5	33,5
400 GT AUTOMATICA	4823	1976-79	54,0	40,0	24,0
400I	4823	1979-84	70,0	52,0	31,0
400I AUTOMATICA	4823	1979-84	54,0	40,0	24,0
412	4942	1985-90	80,0	59,5	35,5
412 AUTOMATICA	4942	1985-90	58,0	43,0	25,8
512 BB	4942	1976-82	350,0	260,0	155,0
512 BBI	4942	1981-84	300,0	220,0	135,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	40,5	30,0	18,0
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	47,5	35,0	21,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-85	67,5	50,0	30,0
MONDIAL 3.2	3185	1985-89	51,5	38,0	22,8
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-89	74,5	55,0	33,0
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	58,0	43,0	25,8
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-94	81,0	60,0	36,0
TESTAROSSA	4942	1984-86	200,0	150,0	89,0
TESTAROSSA	4942	1986-92	160,0	119,0	71,0
512 TR	4942	1992-95	220,0	165,0	98,0
F512 M	4942	1994-96	350,0	260,0	155,0
348 TB	3405	1989-94	61,0	45,0	27,0
348 TS	3405	1989-94	64,0	47,5	28,5
348 SPIDER	3405	1993-95	101,0	75,0	45,0
348 GTB	3405	1993-95	92,0	68,0	41,0
348 GTS	3405	1993-95	92,0	68,0	41,0
360 MODENA	3586	1999-04	125,0	93,0	56,0
360 MODENA F1	3586	1999-04	95,0	70,0	42,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-05	325,0	240,0	145,0
360 SPIDER	3586	2000-05	150,0	110,0	66,0
360 SPIDER F1	3586	2000-05	116,0	86,0	51,5
456 GT	5474	1993-98	75,0	55,5	33,5
456 GTA	5474	1996-98	58,0	43,0	25,8
456 M GT	5474	1998-04	80,0	59,5	35,5
456 M GTA	5474	1998-04	61,0	45,0	27,1
550 BARCHETTA	5474	2000-01	340,0	250,0	150,0
550 MARANELLO	5474	1996-02	135,0	100,0	60,0
575M MARANELLO	5748	2002-05	220,0	165,0	98,0
575M MARANELLO F1	5748	2002-05	130,0	95,0	57,0
612 SCAGLIETTI	5748	2004-08	100,0	74,0	44,5
612 SCAGLIETTI F1	5748	2004-10	70,0	52,0	31,0
ENZO	5999	2002-03	3.500,0	2.600,0	1.600,0
F355 BERLINETTA	3496	1994-99	120,0	89,0	53,5
F355 BERLINETTA F1	3496	1997-99	95,0	70,0	42,0
F355 GTS	3496	1994-99	145,0	108,0	65,0
F355 GTS F1	3496	1997-99	105,0	78,0	46,5
F355 SPIDER	3496	1995-00	140,0	105,0	63,0
F355 SPIDER F1	3496	1997-00	109,0	81,0	48,5
F40	2936	1988-93	2.500,0	1.900,0	1.100,0
F430	4307	2004-10	180,0	130,0	79,0
F430 F1	4307	2004-10	150,0	110,0	66,0
F430 SPIDER	4307	2005-10	205,0	150,0	90,0
F430 SPIDER F1	4307	2005-10	155,0	115,0	69,0
F430 SCUDERIA F1	4307	2007-10	255,0	190,0	114,0
F50	4698	1995-97	4.000,0	3.000,0	1.800,0
MARANELLO SUPERAMERICA	5748	2005-06	405,0	300,0	180,0
599 GTB FIORANO	5999	2006-12	400,0	265,0	135,0
599 GTB FIORANO F1	5999	2006-12	140,0	93,0	46,5
599 GTO	5999	2010	900,0	600,0	300,0
CALIFORNIA	4297	2008-12	150,0	101,0	50,5
CALIFORNIA F1	4297	2008-12	120,0	80,0	40,0
FERVES					ITALIA
RANGER 4X4	499	1966-71	18,0	12,0	6,0
FIAT					ITALIA
501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	45,0	30,0	15,0
501 S	1460	1921-26	52,5	35,0	17,5
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	52,5	35,0	17,5
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	67,5	45,0	22,5
510 S	3446	1920-25	75,0	50,0	25,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	215,0	160,0	96,0
509/509 A	990	1925-29	37,5	25,0	12,5
509 S	990	1925-29	45,0	30,0	15,0
520 TORPEDO	2244	1927-29	56,5	37,5	18,8
521/521 C	2516	1928-31	56,5	37,5	18,8
525/525 N/525 S	3739	1928-31	75,0	50,0	25,0
525 SS	3739	1929-31	225,0	150,0	75,0
514 S/SS MILLE MIGLIA	1438	1929-32	250,0	165,0	83,0
514/514 L	1438	1929-32	30,0	20,0	10,0
522 C/522 L	2516	1931-33	52,5	35,0	17,5
522 S	2516	1932-33	57,0	38,0	19,0
515	1438	1931-34	30,0	20,0	10,0
524 C/524 L	2516	1931-34	52,5	35,0	17,5
508 «BALILLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	30,5	19,0	13,3
508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	31,5	21,0	10,5
508 «BALILLA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	37,5	25,0	12,5
508 «BALILLA» (3M) SPIDER	995	1932-34	45,0	30,0	15,0
508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	235,0	155,0	79,0
508 M	995	1933-37	37,5	25,0	12,5
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	27,0	18,0	9,0
508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	36,0	24,0	12,0
508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	42,0	28,0	14,0
508 S «BALILLA»(4M) S.S.COPPA D'ORO	995	1934-37	235,0	155,0	79,0
508 S «BALILLA»(4M) BERL. MILLE M.	995	1935-37	265,0	175,0	88,0
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	45,0	30,0	15,0
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	49,5	33,0	16,5
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	67,5	45,0	22,5
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	120,0	80,0	40,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	22,4	14,0	9,8
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	22,5	15,0	7,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	19,5	13,0	6,5
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	21,0	14,0	7,0
500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	18,0	12,0	6,0
500 B	569	1948-49	24,0	16,0	8,0
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	29,9	19,9	10,0
500 C	569	1949-55	12,8	8,5	4,3
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	25,0	16,7	8,3
500 C BELVEDERE	569	1952-55	13,8	9,2	4,6
508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	32,0	21,3	10,7
508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	25,5	17,0	8,5
508 C MILLE MIGLIA	1089	1938-39	195,0	130,0	65,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	33,0	22,0	11,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	45,0	30,0	15,0
1500 D	1493	1948-49	30,0	20,0	10,0
1500 E	1493	1949-50	30,0	20,0	10,0
1100 (A)/(A)L	1089	1939-48	24,0	16,0	8,0
1100 B/BL	1089	1948-49	19,5	13,0	6,5
1100 E/EL	1089	1949-53	18,0	12,0	6,0
1100 S	1089	1947-50	225,0	150,0	75,0
1100 S	1089	1950-51	195,0	130,0	65,0
8V	1996	1952-54	1.100,0	850,0	510,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	1.800,0	1.300,0	780,0
1400	1395	1950-54	21,0	14,0	7,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	42,0	28,0	14,0
1400 A	1395	1954-56	19,5	13,0	6,5
1400 B	1395	1956-58	22,5	15,0	7,5
1400/A/B DIESEL	1901	1953-58	18,0	12,0	6,0
1900	1901	1952-54	24,0	16,0	8,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	37,5	25,0	12,5
1900 A	1901	1954-56	24,0	16,0	8,0
1900 B	1901	1956-58	25,5	17,0	8,5
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	34,0	22,7	11,3
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	34,0	22,7	11,3
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	34,0	22,7	11,3
1100/103	1089	1953-56	16,5	11,0	5,5
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	23,0	15,3	7,7
1100/103 TV	1089	1953-56	46,0	30,5	15,3
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	51,5	34,0	17,1
1100/103 E	1089	1956-57	15,5	10,3	5,2
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	20,0	13,3	6,7
1100/103 E TV	1089	1956-57	41,5	27,7	13,8
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	46,5	31,0	15,4
1100/103 D	1089	1957-60	13,0	8,7	4,3
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	17,0	11,3	5,7
1100/103 H LUSSO	1089	1959-60	14,0	9,3	4,7
1100 EXPORT	1089	1960-62	10,0	6,7	3,3
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	14,0	9,3	4,7
1100 SPECIAL	1089	1960-62	11,5	7,7	3,8
1100 D	1221	1962-66	7,5	5,0	2,5
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	11,0	7,3	3,7
1100 R	1089	1966-69	6,5	4,3	2,2
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	9,5	6,3	3,2
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	19,0	12,7	6,3
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	45,0	30,0	15,0
600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	16,5	11,0	5,5
600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	19,0	12,7	6,3
600	633	1957-60	13,5	9,0	4,5
600 TRASFORMABILE	633	1957-60	16,5	11,0	5,5
600 D	767	1960-69	7,5	5,0	2,5
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	11,0	7,3	3,7
600 MULTIPLA	633	1956-60	26,3	17,5	8,8
600 D MULTIPLA	767	1960-67	24,8	16,5	8,3
NUOVA 500 "VETRI FISSI"	479	1957	23,0	15,3	7,7
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	20,0	13,3	6,7
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	21,0	14,0	7,0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	35,0	23,3	11,7
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	19,0	12,7	6,3
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	30,0	20,0	10,0
500 D	499	1960-65	13,0	8,7	4,3
500 F	499	1965-72	9,0	6,0	3,0
500 LUSSO	499	1968-72	8,0	5,3	2,7
500 R	594	1972-75	7,0	4,7	2,3
500 GIARDINIERA	499	1960-67	10,5	7,0	3,5
1800/1800 B	1795	1959-68	11,0	7,3	3,7
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	17,0	11,3	5,7
2100	2054	1959-61	12,5	8,3	4,2
2100 SPECIALE	2054	1959-61	17,0	11,3	5,7
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	22,0	14,7	7,3
2300	2279	1961-63	16,0	10,7	5,3
2300 SPECIALE	2279	1961-63	20,0	13,3	6,7
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	25,0	16,7	8,3
2300 LUSSO	2279	1963-68	20,0	13,3	6,7
2300 LUSSO FAMILIARE	2279	1963-68	28,0	18,7	9,3
2300 COUPÉ	2279	1961-65	30,5	20,2	10,1
2300 COUPÉ S	2279	1961-69	37,0	24,5	12,3
1500 L	1481	1962-68	9,0	6,0	3,0
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	27,0	18,0	9,0
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	37,5	25,0	12,5

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	25,5	17,0	8,5
1500 COUPÉ (OSCA)	1491	1959-62	40,5	27,0	13,5
1500 COUPÉ	1481	1964-65	24,0	16,0	8,0
1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	37,5	25,0	12,5
1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	37,5	25,0	12,5
1600 S COUPÉ	1568	1963-66	37,5	25,0	12,5
1300	1295	1961-66	8,3	5,5	2,8
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	15,0	10,0	5,0
1500/1500 C	1481	1961-67	9,0	6,0	3,0
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	16,5	11,0	5,5
850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	4,5	3,0	1,5
850 IDROMATIC	843	1966-68	5,3	3,5	1,8
850 SPECIAL	843	1968-71	4,5	3,0	1,5
850 COUPÉ	843	1965-68	12,0	8,0	4,0
850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	10,5	7,0	3,5
850 SPIDER	843	1965-68	19,5	13,0	6,5
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	18,0	12,0	6,0
850 FAMILIARE	843-903	1965-76	7,5	5,0	2,5
DINO 2000 COUPÉ	1987	1967-69	45,0	30,0	15,0
DINO 2000 SPIDER	1987	1966-69	120,0	80,0	40,0
DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	45,0	30,0	15,0
DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	180,0	120,0	60,0
124	1197	1966-70	6,8	4,5	2,3
124 FAMILIARE	1197	1966-74	9,0	6,0	3,0
124 SPECIAL	1438	1968-70	9,8	6,5	3,3
124 (II/III S.)	1197	1970-74	6,0	4,0	2,0
124 SPECIAL (II/III S.)	1438	1970-74	9,7	6,5	3,3
124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	12,0	8,0	4,0
124 SPORT COUPÉ (I S.)	1438	1967-69	13,5	9,0	4,5
124 SPORT COUPÉ (II S.)	1438-1608	1969-72	15,0	10,0	5,0
124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	13,5	9,0	4,5
124 SPORT SPIDER (I S.)	1438	1966-69	27,2	16,0	12,0
124 SPORT SPIDER (II S.)	1608	1969-72	27,0	18,0	9,0
124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	27,0	18,0	9,0
SPORT SPIDER 2.0	1995	1979-82	21,0	14,0	7,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	22,5	15,0	7,5
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-85	37,5	25,0	12,5
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	115,0	77,0	38,5
125	1608	1967-69	11,3	7,5	3,8
125 SPECIAL	1608	1968-70	12,8	8,5	4,3
125 SPECIAL (II S.)	1608	1970-72	12,8	8,5	4,3
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	15,0	10,0	5,0
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	15,0	10,0	5,0
130 COUPÉ MANUALE	3235	1971-77	27,0	18,0	9,0
130 COUPÉ AUTOMATICA	3235	1971-77	22,5	15,0	7,5
128	1116	1969-72	6,0	4,0	2,0
128 RALLY	1290	1971-74	15,0	10,0	5,0
128 (II S.)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	5,0	3,3	1,7
128 (III S.)	1116-1290	1976-85	4,2	2,8	1,4
128 FAMILIARE	1116	1969-72	6,8	4,5	2,3
128 FAMILIARE (II/III S.)	1116-1290	1972-80	6,0	4,0	2,0
128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	13,0	8,7	4,3
128 3P	1116-1290	1975-80	10,0	6,7	3,3
127 (I S.)	903	1971-77	6,0	4,0	2,0
127 (II S.)	903-1049	1977-83	4,5	3,0	1,5
127 (III S.)/UNIFICATA	903-1049	1981-86	3,8	2,5	1,3
127 SPORT	1049	1978-81	12,0	8,0	4,0
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	12,6	8,4	4,2
127 PANORAMA	1049	1980-86	5,0	3,3	1,7
X1/9	1290	1972-78	20,4	12,0	9,0
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1979-82	15,3	9,0	6,8
X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1982-89	18,7	11,0	8,3
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	5,8	3,9	1,9
126/BIS/UP	652-704	1983-96	5,0	3,3	1,7
131 (I/II/III S.) BERLINA	1301-1585	1974-83	4,5	3,0	1,5
131 (I/II/III S.) PANORAMA	1297-1585	1974-84	5,3	3,5	1,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	6,0	4,0	2,0
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-85	6,8	4,5	2,3
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	180,0	120,0	60,0
131 RACING	1995	1978-81	22,5	15,0	7,5
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1980-81	28,0	18,7	9,3
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	25,0	16,7	8,3
132 (TUTTE LE VERSIONI)	1592-1995	1972-81	5,5	3,7	1,8
ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)	1585-1995	1981-85	4,5	3,0	1,5
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	15,0	10,0	5,0
RITMO/RITMO SUPER (I S.)	1049-1498	1978-82	6,0	4,0	2,0
RITMO 105 TC (I S.)	1585	1981-83	16,5	11,0	5,5
RITMO 85 S CABRIO	1498	1981-83	9,0	6,0	3,0
RITMO (II S.)	1116-1498	1982-88	4,5	3,0	1,5
RITMO 105 TC (II S.)	1585	1983-85	15,0	10,0	5,0
RITMO 70-85 CAB. (II S.)./CABRIO B.	1301-1498	1983-85	8,3	5,5	2,8
RITMO 125 TC	1995	1981-83	25,6	16,0	11,2
RITMO 130 TC	1995	1983-88	25,5	17,0	8,5
RITMO (III S.)	1116-1585	1985-88	4,2	2,8	1,4
BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)	1301	1985-88	7,5	5,0	2,5
BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	8,3	5,5	2,8
REGATA (TUTTE LE VERSIONI)	1299-1585	1983-90	3,8	2,5	1,3
REGATA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1301-1585	1984-90	3,8	2,5	1,3
PANDA 30	652	1980-84	4,9	3,3	1,7
PANDA 30 L	652	1984-86	4,1	2,7	1,4
PANDA 30 CL	652	1984-86	4,4	2,9	1,5
PANDA 30 S	652	1983-86	4,8	3,2	1,6
PANDA 30 CL COLLEGE	652	1984-86	5,3	3,5	1,8
PANDA 45	903	1980-84	4,2	2,8	1,4
PANDA 45 S	903	1982-86	4,5	3,0	1,5
PANDA 750 L/CL	769	1986-91	2,0	1,3	0,7
PANDA 750 S	769	1986-91	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 FIRE/FIRE CLX	769	1991-92	2,1	1,4	0,7
PANDA 750 YOUNG	769	1987-92	1,8	1,2	0,6
PANDA 750 SERGIO TACCHINI	769	1990	3,8	2,5	1,3
PANDA 750 ITALIA '90	769	1990	5,3	3,5	1,8
PANDA 900 DANCE/NEW DANCE	903	1989-92	2,3	1,5	0,8
PANDA 900 I.E./L/CLX/YOUNG	899	1994-00	1,8	1,2	0,6
PANDA 1000 L/CL/CLX/S	999	1986-94	2,6	1,7	0,9
PANDA 1000 SERGIO TACCHINI	999	1990	3,9	2,6	1,3
PANDA 1000 TOP TEN	999	1990	3,9	2,6	1,3
PANDA 1000 ITALIA '90 CABRIO	999	1990	9,0	6,0	3,0
PANDA 1100 I.E. YOUNG	1108	2000-04	2,0	1,3	0,7
PANDA 1100 I.E. COLLEGE	1107-1108	2001-04	2,1	1,4	0,7
PANDA 1000/1100 SELECTA	999-1108	1991-98	2,7	1,8	0,9
PANDA ELETTRA		1990-99	4,5	3,0	1,5
PANDA 965 4X4	965	1983-86	10,0	6,7	3,3
PANDA 965 NUOVA 4X4 (SERIE SPEC.)	965	1985-86	15,0	10,0	5,0
PANDA 1000/1100 I.E. 4X4	999-1108	1986-04	7,4	4,9	2,5
PANDA 1000 4X4 SISLEY	999	1987-91	13,0	8,7	4,3
PANDA 1000 4X4 SISLEY 2	999	1990-91	12,5	8,3	4,2
PANDA 1000 4X4 VAL D'ISERE (EXPORT)	999	1987-92	14,0	9,3	4,7
PANDA 1000 4X4 TREKKING	999	1990-92	8,0	5,3	2,7
PANDA 1000 I.E. 4X4 TREKKING	999	1990-94	8,0	5,3	2,7
PANDA 1100 I.E. 4X4 COUNTRY CLUB	1108	1992-98	8,8	5,9	2,9
PANDA 1100 I.E. 4X4 TREKKING	1108	1992-04	8,0	5,3	2,7
PANDA 1100 I.E. 4X4 CLIMBING	1108	2002-04	8,0	5,3	2,7
UNO (TUTTE LE VERSIONI)	903-1498	1983-90	3,0	2,0	1,0
UNO SELECTA	1116	1988-89	3,0	2,0	1,0
UNO TURBO I.E./ANTISKID	1301	1985-89	20,0	13,3	6,7
UNO TURBO I.E 1400/RACING	1372	1989-93	13,0	8,7	4,3
UNO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1499	1989-95	1,5	1,0	0,5
UNO SELECTA/SELECTA IE (II S.)	1116-1499	1989-94	1,8	1,2	0,6
DUNA	1116-1301	1987-91	2,3	1,5	0,8
DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-91	2,6	1,7	0,9
CROMA 1.6/2.0 CHT/I.E.	1585-1995	1985-97	5,0	3,3	1,7
CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-97	8,0	5,3	2,7
CROMA 2.0 IE 16V	1995	1992-96	6,5	4,3	2,2
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	10,0	6,7	3,3
TIPO (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1995	1988-96	3,0	2,0	1,0
TIPO 1.8 I.E. 16V	1756	1989-93	6,8	4,5	2,3
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	9,0	6,0	3,0
TEMPRA (TUTTE LE VERSIONI)	1372-1756	1990-97	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE	1995	1990-95	1,5	1,0	0,5
TEMPRA SW (TUTTE LE VERSIONI)	1372-1756	1990-97	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE SW	1995	1990-95	1,5	1,0	0,5
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	5,3	3,5	1,8
CINQUECENTO	704-903	1991-98	2,1	1,4	0,7
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994-99	6,0	4,0	2,0
SEICENTO 900I/1.1I	899-1108	1998-05	1,8	1,2	0,6
SEICENTO 1.1I SPORTING	1108	1998-04	5,3	3,5	1,8
SEICENTO 1.1I SPORT. M. SCHUMACHER	1108	2001-02	6,5	4,3	2,2
PUNTO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1108-1581	1993-99	1,8	1,2	0,6
PUNTO (I S.) GT TURBO	1372	1993-99	9,0	6,0	3,0
PUNTO (I S.) CABRIO	1242-1581	1994-00	4,5	3,0	1,5
PUNTO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1242	1999-05	1,5	1,0	0,5
PUNTO (II S.) 1.8I 16V HGT/ABARTH	1747	1999-03	9,0	6,0	3,0
PUNTO (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1242-1368	2003-11	2,1	1,4	0,7
PUNTO (III S.) 1.8 16V HGT	1747	2003-05	9,0	6,0	3,0
BRAVA (TUTTE LE VERSIONI)	1242-1596	1995-02	1,8	1,2	0,6
BRAVA 1.8 16V/115 16V	1747	1995-00	1,5	1,0	0,5
BRAVO (TUTTE LE VERSIONI)	1242-1596	1995-02	2,0	1,3	0,7
BRAVO 1.8 16V/115 16V	1747	1995-00	1,5	1,0	0,5
BRAVO HGT 2.0/155 20V	1998	1995-00	5,3	3,5	1,8
BARCHETTA 16V	1747	1995-03	13,0	8,7	4,3
BARCHETTA 16V (II S.)	1747	2002-05	15,0	10,0	5,0
COUPÉ 1.8 16V	1747	1996-00	11,0	7,3	3,7
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-98	15,0	10,0	5,0
COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	17,0	11,3	5,7
COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED ED.	1998	1998-99	24,0	16,0	8,0
MAREA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1747	1996-03	1,8	1,2	0,6
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V	1998	1996-03	3,8	2,5	1,3
MAREA WEEKEND (TUTTE LE VER.)	1581-1747	1996-03	2,6	1,7	0,9
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V WEEK.	1998	1996-03	3,0	2,0	1,0
PALIO 65/1.2	1242	1999-03	0,8	0,5	0,3
PALIO 75/1.2I/1.2I 16V WEEKEND	1242	1997-04	1,2	0,8	0,4
STILO 1.2I 16V/1.4I 16V	1242-1368	2001-07	0,8	0,5	0,3
STILO 1.6I/1.8I 16V	1596-1598	2001-07	1,1	0,7	0,4
STILO 1.8I 16V	1747	2003-06	1,5	1,0	0,5
STILO 2.4 ABARTH 3P/3P SELESPEED	2446	2001-06	6,4	4,0	2,8
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-06	6,4	4,0	2,8
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER	2446	2004-06	8,0	5,0	3,5
STILO 1.4I 16V MULTI WAGON	1368	2003-07	1,2	0,8	0,4
STILO 1.6I 16V MULTI WAGON	1596-1598	2002-07	1,5	1,0	0,5
STILO 1.8I 16V MULTI WAGON	1747	2002-06	2,0	1,3	0,7
MULTIPLA (I S.)	1581-1596	1998-04	4,5	3,0	1,5
MULTIPLA (I S.) BLU/BIPOWER	1581-1596	1998-04	3,8	2,5	1,3
ULYSSE 1.8/2.0/2.0 TURBO (I S.)	1761-1998	1994-02	1,5	1,0	0,5
ULYSSE 2.0 16V (II S.)	1997	2002-05	3,8	2,5	1,3
ULYSSE 2.9 24V (II S.)	2946-2949	2002-05	2,3	1,5	0,8
DOBLÒ (I S.) 1.2I	1242	2001-05	2,3	1,5	0,8
DOBLÒ (I S.) 1.6I 16V	1596	2001-05	3,0	2,0	1,0
DOBLÒ (I S.) 1.6I 16V BIPOWER	1596	2003-04	2,7	1,8	0,9
PANDA (II S.) 1.1	1108	2003-11	3,0	2,0	1,0
PANDA (II S.) 1.2	1242	2003-12	3,8	2,5	1,3
PANDA (II S.) 1.4 16V 100 HP	1368	2006-11	7,5	5,0	2,5
IDEA 1.2/1.4/1.4 16V	1242-1368	2003-12	3,0	2,0	1,0
AR 51	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
AR 55	1901	1955-59	12,0	8,0	4,0
AR 59	1901	1959-73	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	13,5	9,0	4,5
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	12,0	8,0	4,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	10,5	7,0	3,5
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	10,5	7,0	3,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	6,8	4,5	2,3
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	6,0	4,0	2,0

FORD EUROPA

KÖLN	921	1933-36	18,0	12,0	6,0
RHEINLAND	3285	1934-36	48,0	32,0	16,0
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	60,0	40,0	20,0
EIFEL	1172	1935-39	15,0	10,0	5,0
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	26,3	17,5	8,8
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	30,0	20,0	10,0
V8	2225-3620	1935-41	60,0	40,0	20,0
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	90,0	60,0	30,0
TAUNUS (TUTTE LE VER.)	1172	1939-52	12,0	8,0	4,0
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	14,0	9,3	4,7
TAUNUS 12M G13 (TUTTE LE VER.)	1172	1952-59	10,0	6,7	3,3
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	13,0	8,7	4,3
TAUNUS 12M (TUTTE LE VER.)	1172-1498	1959-62	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	13,0	8,7	4,3
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	13,0	8,7	4,3
TAUNUS 12M P6 (TUTTE LE VER.)	1183-1305	1966-70	7,0	4,7	2,3
TAUNUS 15M G4B (TUTTE LE VER.)	1498	1955-58	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	11,5	7,7	3,8
TAUNUS 15M P6 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1966-70	7,0	4,7	2,3
TAUNUS 17M P2 (TUTTE LE VER.)	1699	1957-60	9,0	6,0	3,0
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	16,5	11,0	5,5
TAUNUS 17M P3 (TUTTE LE VER.)	1498-1758	1960-64	9,0	6,0	3,0
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	10,0	6,7	3,3
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	15,0	10,0	5,0
TAUNUS 17M P5 (TUTTE LE VER.)	1498-1699	1964-67	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 20M P5 (TUTTE LE VER.)	1998	1964-67	8,5	5,7	2,8
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	8,5	5,7	2,8
17M P7A (TUTTE LE VER.)	1498-1998	1967-68	8,5	5,7	2,8
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	9,0	6,0	3,0
17M P7B (TUTTE LE VER.)	1498-2293	1968-71	8,5	5,7	2,8
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	15,0	10,0	5,0
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	9,0	6,0	3,0
20M P7A (TUTTE LE VER.)	1998-2293	1967-68	8,5	5,7	2,8
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	9,0	6,0	3,0
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	15,5	10,3	5,2
20M P7B (TUTTE LE VER.)	1998-2550	1968-71	8,5	5,7	2,8

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	9,0	6,0	3,0
26M P7B (TUTTE LE VER.)	2550	1969-71	11,0	7,3	3,7
OSI 20M/TS COUPÉ	1998-2293	1967-68	45,0	30,0	15,0
TAUNUS BERLINA (I/II/III S.)	1294-1999	1970-82	4,0	2,7	1,3
TAUNUS S.W. (I/II/III S.)	1294-1993	1970-82	4,0	2,7	1,3
CAPRI (I/II S.) TUTTE LE VERSIONI	1305-2293	1969-73	12,8	8,5	4,3
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	90,0	60,0	30,0
CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	63,0	42,0	21,0
CAPRI (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1293-2994	1974-78	11,3	7,5	3,8
CAPRI (IV S) TUTTE LE VERSIONI	1298-2994	1978-87	10,5	7,0	3,5
ESCORT (I S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1298	1968-74	7,5	5,0	2,5
ESCORT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	940-1297	1975-80	4,5	3,0	1,5
ESCORT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1117-1597	1980-90	2,3	1,5	0,8
ESCORT XR3/XR3I	1597	1980-90	9,0	6,0	3,0
ESCORT (III S.) CABRIOLET	1392-1597	1983-90	4,5	3,0	1,5
ESCORT XR3I CABRIO	1597	1983-90	10,5	7,0	3,5
ESCORT (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1119-1796	1990-95	2,0	1,3	0,7
ESCORT (IV S.) SW (TUTTE LE VER.)	1119-1796	1990-95	2,0	1,3	0,7
ESCORT (IV S.) XR3I	1796	1990-95	8,3	5,5	2,8
ESCORT (IV S.) CABRIOLET	1392-1796	1990-95	5,3	3,5	1,8
ESCORT (IV S.) MK7 TUTTE LE VER.	1391-1796	1995-99	1,8	1,2	0,6
ESCORT (IV S.) MK7 SW TUTTE LE VER.	1391-1796	1995-99	2,0	1,3	0,7
ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET	1392-1796	1995-99	4,5	3,0	1,5
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	41,5	27,5	13,8
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	56,5	37,5	18,8
ESCORT RS 1800	1835	1975-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1973-77	52,5	35,0	17,5
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	37,5	25,0	12,5
ESCORT RS 2000 (IV S.)	1998	1991-95	12,0	8,0	4,0
ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)	1998	1993-95	13,5	9,0	4,5
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000	1998	1995-96	11,3	7,5	3,8
ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4	1998	1995-96	12,8	8,5	4,3
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	15,0	10,0	5,0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-96	49,5	33,0	16,5
ORION (I/II S.) TUTTE LE VERSIONI	1296-1598	1983-90	1,8	1,2	0,6
ORION (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1598	1990-93	1,8	1,2	0,6
CONSUL/GRANADA BERL. (I S.)	1699-2994	1972-77	7,5	5,0	2,5
CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)	1699-2994	1972-77	8,3	5,5	2,8
GRANADA (II S.) BERLINA	1699-2792	1977-85	5,3	3,5	1,8
GRANADA (II S.) S.W	1699-2792	1977-85	6,0	4,0	2,0
FIESTA (I/II S.)	957-1392	1976-89	3,8	2,5	1,3
FIESTA GHIA/S (I/II SERIE)	957-1391	1976-89	4,5	3,0	1,5
FIESTA SUPER SPORT 1.1/1.3	1117-1297	1976-89	5,2	3,5	1,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (III S.)	1118-1796	1989-97	2,3	1,5	0,8
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (IV S.)	1242-1596	1995-02	1,8	1,2	0,6
FIESTA TUTTE LE VERSIONI (V S.)	1242-1596	2002-08	3,0	2,0	1,0
FIESTA XR2	1597-1598	1982-89	9,8	6,5	3,3
FIESTA XR2I	1597-1796	1989-94	9,0	6,0	3,0
FIESTA TURBO	1598	1990-93	12,8	8,5	4,3
FIESTA ST (V S.)	1999	2005-06	8,3	5,5	2,8
RS 200	1803	1985-86	300,0	225,0	135,0
SCORPIO 1.8/2.0	1796-1998	1985-94	2,3	1,5	0,8
SCORPIO 2.8I/2.9I 4X4	2792-2935	1985-94	3,8	2,5	1,3
SIERRA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-2293	1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.9I 4X4	2933	1988-92	6,8	4,5	2,3
SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)	1593-1999	1982-93	2,3	1,5	0,8
SIERRA 2.8I 4X4 SW	2792	1986-88	6,8	4,5	2,3
SIERRA 2.9I 4X4 SW	2933	1988-90	6,7	4,5	2,2
SIERRA XR4I	2792	1983-85	9,8	6,5	3,3
SIERRA XR4I 4X4/2.8I 4X4	2792	1985-88	10,5	7,0	3,5
SIERRA RS COSWORTH	1993	1985-92	36,0	24,0	12,0
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	67,5	45,0	22,5
SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	27,8	18,5	9,3
COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1998-01	3,8	2,5	1,3
FOCUS BERLINA (I S.)	1388-1989	1998-05	1,8	1,2	0,6
FOCUS STATION WAGON (I S.)	1388-1989	1998-05	1,8	1,2	0,6
FOCUS ST 170 (I S.)	1988	2002-05	11,3	7,5	3,8
FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)	1988	2002-05	10,5	7,0	3,5
FOCUS RS 215 (I S.)	1988	2003-05	15,0	10,0	5,0
FOCUS ST TURBO (II S.)	2522	2005-07	12,0	8,0	4,0
FOCUS CC (II S.)	1999	2007-08	7,1	4,7	2,4
GALAXY 2.0 16V	1998	1995-00	2,6	1,7	0,9
GALAXY 2.8 VR6/(I S.)	2792	1996-06	3,9	2,6	1,3
MONDEO 4 P./5 P. (I S.)	1597-1998	1993-96	1,8	1,2	0,6
MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (I/II S.)	2544	1995-00	3,0	2,0	1,0
MONDEO 2.5 V6 SW/ST-200 (I/II S.)	2544	1995-00	3,8	2,5	1,3
MONDEO SW (I S.)	1597-1998	1993-96	2,0	1,3	0,7
MONDEO 4 P./5 P. (II S.)	1597-1988	1996-00	2,0	1,3	0,7
MONDEO SW (II S.)	1597-1988	1996-00	2,0	1,3	0,7
MONDEO 4 P./5 P. (II S.)	1798-1999	2001-07	1,5	1,0	0,5
MONDEO 2.5 V6 24V (III S.)	2495	2001-07	2,3	1,5	0,8
MONDEO SW (III S.)	1798-1999	2001-07	1,5	1,0	0,5
MONDEO 2.5 V6 24V SW (III S.)	2495	2001-07	3,0	2,0	1,0
MONDEO 3.0 V6 24V (II S.)	2967	2002-06	3,0	2,0	1,0
MONDEO 3.0 V6 24V SW (II S.)	2967	2002-06	3,8	2,5	1,3
MONDEO 3.0 V6 ST220 (II S.)	2967	2002-07	4,5	3,0	1,5
MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (II S.)	2967	2002-07	5,3	3,5	1,8
PUMA	1388-1679	1997-02	4,0	2,7	1,3
SCORPIO 2.9I 24V/4X4 (I S.)	2935	1991-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (I S.)	2933	1992-94	3,8	2,5	1,3
SCORPIO SW (I S.)	1998-2935	1991-94	2,0	1,3	0,7
SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998	1995-98	2,0	1,3	0,7
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V (II S.)	2935	1994-98	3,8	2,5	1,3
SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998	1995-98	2,0	1,3	0,7
SCORPIO 2.9 V6/V6 24V SW (II S.)	2935	1993-98	3,8	2,5	1,3
KA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1299	1996-08	2,3	1,5	0,8
STREETKA	1599	2003-06	6,0	4,0	2,0
SPORT KA	1599	2003-08	4,5	3,0	1,5
FUSION/FUSION+ 1.4 16V	1388	2002-08	2,3	1,5	0,8
FUSION/FUSION+ 1.6 16V	1596	2002-09	2,3	1,6	0,8

FORD — FRANCIA

T "BORDELAISE"	2896	1924-28	30,0	20,0	10,0
A	3285	1928-32	33,0	22,0	11,0
AF	2043	1928-32	22,5	15,0	7,5
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	27,0	18,0	9,0
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	22,5	15,0	7,5
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	25,5	17,0	8,5
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	18,0	12,0	6,0
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	21,0	14,0	7,0
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	19,5	13,0	6,5
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	15,0	10,0	5,0
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	18,0	12,0	6,0
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	13,5	9,0	4,5
F 472 A	2225	1946-48	13,5	9,0	4,5
COMETE	2158-2351	1951-53	21,8	14,5	7,3
MONTE-CARLO	3923	1953-54	33,0	22,0	11,0
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	13,5	9,0	4,5
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	13,5	9,0	4,5
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	15,0	10,0	5,0
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	15,0	10,0	5,0
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	19,5	13,0	6,5
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	15,0	10,0	5,0
ABEILLE	2158	1952-54	17,3	11,5	5,8

FORD — GRAN BRETAGNA

PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	11,3	7,5	3,8
POPULAR 103 E	1172	1953-59	9,8	6,5	3,3
PREFECT 107 E	997	1959-61	8,3	5,5	2,8
ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	12,0	8,0	4,0
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	10,0	6,7	3,3
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	10,0	6,7	3,3
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	10,0	6,7	3,3
CONSUL (TUTTE LE VER.)	1508	1951-56	10,0	6,7	3,3
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	13,0	8,7	4,3
CONSUL MK2 (TUTTE LE VER.)	1703	1956-62	11,0	7,3	3,7
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	20,0	13,3	6,7
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	11,0	7,3	3,7
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	16,0	10,7	5,3
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	12,0	8,0	4,0
ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	17,5	11,7	5,8
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	10,0	6,7	3,3
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	11,0	7,3	3,7
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	9,0	6,0	3,0
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	10,0	6,7	3,3
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	12,0	8,0	4,0
ZODIAC MK2	2553	1956-62	13,0	8,7	4,3
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	18,0	12,0	6,0
ZODIAC MK3	2553	1962-66	12,0	8,0	4,0
ZODIAC MK4	2994	1966-72	11,0	7,3	3,7
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	12,0	8,0	4,0
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	15,0	10,0	5,0
CORSAIR (TUTTE LE VERSIONI)	1498-1996	1964-70	10,5	7,0	3,5
CORTINA (TUTTE LE VER.)	1198-1500	1962-66	11,3	7,5	3,8
CORTINA LOTUS	1558	1963-66	83,0	55,0	27,5
CORTINA MK2 (TUTTE LE VER.)	1298-1599	1967-70	9,0	6,0	3,0
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	60,0	40,0	20,0

FRAZER-NASH — GRAN BRETAGNA

TT	1496-1660	1933-39	530,0	350,0	175,0
328 (BMW)	1971	1938-40	1.100,0	750,0	375,0
LE MANS	1971	1949-53	1.300,0	850,0	425,0
MILLE MIGLIA	1971	1949-53	1.200,0	800,0	400,0
TARGA FLORIO	1971	1952	1.100,0	750,0	375,0

GAZ — RUSSIA

69 M/AM	2430	1953-73	7,5	5,0	2,5

GIANNINI — ITALIA

500 GT	586	1963-65	28,5	19,0	9,5
500 TV/TV S	498	1963-65	34,5	23,0	11,5
500 TV (TUTTE LE VERSIONI)	498	1965-72	31,5	21,0	10,5
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	31,5	21,0	10,5
590 GT (TUTTE LE VERSIONI)	586	1964-72	39,0	26,0	13,0
650 NP (TUTTE LE VERSIONI)	652	1970-72	25,5	17,0	8,5
350 EC	390	1973-75	21,0	14,0	7,0
750 TV	797	1962-64	33,0	22,0	11,0
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	36,0	24,0	12,0
850/950/1000 (TUTTE LE VERSIONI)	843-980	1964-71	24,0	16,0	8,0
850/950/1000 COUPÉ	843-980	1965-72	27,0	18,0	9,0
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	28,5	19,0	9,5
850/950 VIGNALE (TUTTE LE VERSIONI)	843-930	1964-68	24,0	16,0	8,0
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	37,5	25,0	12,5
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	13,5	9,0	4,5
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	10,5	7,0	3,5
128 (TUTTE LE VERSIONI)	1116-1580	1970-80	11,3	7,5	3,8
127 NP (TUTTE LE VERSIONI)	903-1049	1971-81	12,0	8,0	4,0
X 1/9 SPECIAL	1290	1973-78	22,5	15,0	7,5
126 GP (TUTTE LE VERSIONI)	594-794	1973-80	10,0	6,7	3,3
132 2000	1936	1972-78	10,5	7,0	3,5
RITMO (TUTTE LE VERSIONI)	1116-1301	1979-85	12,0	8,0	4,0
PANDA (TUTTE LE VERSIONI)	652-903	1981-85	8,3	5,5	2,8
UNO TURBO	903	1984-85	18,0	12,0	6,0
590 CORSA REPLICA	652	1993	27,0	18,0	9,0

GINETTA — GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	34,5	23,0	11,5
G3	997	1961	34,5	23,0	11,5
G4	997	1960-69	34,5	23,0	11,5
G15	875-998	1967-74	26,3	17,5	8,8
G21	1599-2954	1970-79	30,0	20,0	10,0
G32	1597	1982-88	21,0	14,0	7,0
G32	1597	1988-91	26,3	17,5	8,8
G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	33,0	22,0	11,0
G33	3947	1990-91	34,5	23,0	11,5
G34/G27	1986-1993	1990-97	34,5	23,0	11,5
G40	1986	1995-00	39,0	26,0	13,0
G20/G27 (II S.)	1988-3950	2002-06	43,0	28,5	14,3

GLAS — GERMANIA

GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	24,8	16,5	8,3
GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPÉ	247-296	1957-69	27,0	18,0	9,0
GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	24,8	16,5	8,3
GOGGOMOBIL TS 400 COUPÉ	395	1957-67	30,0	20,0	10,0
ISAR T600/T700	584-688	1958-65	21,0	14,0	7,0
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	16,5	11,0	5,5
1700/1700 TS	1682	1964-67	30,0	20,0	10,0
1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	42,0	28,0	14,0
BMW 1600 GT	1573	1967-68	83,0	55,0	27,5
2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	52,5	35,0	17,5
BMW 3000 COUPÉ	2982	1967-68	83,0	55,0	27,5

HEALEY — GRAN BRETAGNA

WESTLAND	2443	1949-50	270,0	180,0	90,0
SILVERSTONE	2443	1949-50	400,0	265,0	135,0
ELLIOTT	2443	1949-50	120,0	80,0	40,0
TICKFORD	2443	1949-50	98,0	65,0	32,5

HEINKEL — GERMANIA

KABINENROLLER	175-204	1956-61	34,0	22,7	11,3

HILLMAN — GRAN BRETAGNA

11	1593	1919-26	20,0	13,3	6,7
14	1953	1926-28	20,0	13,3	6,7
SPEED MODEL	1122	1920	18,0	12,0	6,0
SPORTING	1496	1921	19,0	12,7	6,3
VORTIC	2618	1928-32	25,0	16,7	8,3
WIZARD 65/75	2110-2810	1931-33	20,0	13,3	6,7
14	1944	1937-39	16,0	10,7	5,3
16 HP	2110-2576	1933-35	20,0	13,3	6,7
16 HP	2110-2576	1935-37	22,0	14,7	7,3
20/70	2810	1933-35	24,0	16,0	8,0
80	3181	1935-38	24,0	16,0	8,0

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
AERO MINX	1185	1932-35	18,0	12,0	6,0
HAWK	3181	1935-37	25,0	16,7	8,3
MINX	1185	1931-35	16,0	10,7	5,3
MINX MAGNIFICENT	1185	1935-39	15,0	10,0	5,0
MINX PHASE I/II	1185	1939-48	12,0	8,0	4,0
MINX PHASE II CONVERTIBLE	1185	1945-48	15,0	10,0	5,0
MINX PHASE III/IV/V	1185-1265	1948-53	10,0	6,7	3,3
MINX PHASE III/IV/V CONVERTIBLE	1185-1265	1948-53	16,5	11,0	5,5
MINX MK VI/VII/VIII/VIII A	1265-1390	1953-56	10,0	6,7	3,3
MINX MK VI/VII/VIII/VIII A C.V-C.F	1265-1390	1953-56	16,5	11,0	5,5
HUSKY	1265	1954-57	7,5	5,0	2,5
MINX SERIES I/II/III A-B-C	1390-1592	1956-63	9,0	6,0	3,0
MINX SERIES I/II/III A-B-C CONVERT.	1390-1592	1956-62	13,5	9,0	4,5
HUSKY SERIES I/II/III	1390	1958-65	7,5	5,0	2,5
MINX SERIES V/VI SALOON	1592-1725	1963-67	9,0	6,0	3,0
SUPER MINX SERIES I/II/III/IV	1592-1725	1961-67	8,3	5,5	2,8
SUPER MINX CONVERTIBLE	1592	1962-64	12,8	8,5	4,3
NEW MINX (TUTTE LE VER.)	1496-1725	1967-70	6,0	4,0	2,0
AVENGER (TUTTE LE VER.)	1248-1598	1970-76	3,8	2,5	1,3
HUNTER (TUTTE LE VER.)	1725	1966-77	4,5	3,0	1,5
IMP/SUPER IMP (TUTTE LE VER.)	875	1963-76	8,3	5,5	2,8
IMP RALLY	998	1965-68	12,0	8,0	4,0
IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	10,5	7,0	3,5
HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	9,0	6,0	3,0

HISPANO SUIZA — SPAGNA

T 32 30 HP	4712	1917-24	340,0	250,0	150,0
H6B 32 HP (T41)	6597	1919-29	475,0	350,0	210,0
H6C 46 HP (T56)	7982	1924-34	610,0	450,0	270,0
HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	135,0	100,0	60,0
T48	2498	1926-31	67,5	50,0	30,0
T49	3746	1924-36	95,0	70,0	42,0
T64	4581	1929-33	130,0	95,0	57,0
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	61,0	45,0	27,0
J12 (T68)	9424-1131	1931-37	780,0	580,0	345,0
K6 (T70)	5181	1934-37	610,0	450,0	270,0

HONDA — GIAPPONE

S 600	606	1965-66	22,5	15,0	7,5
S 800	791	1966-70	27,0	18,0	9,0
N360/N400/N600	354-599	1969-74	10,5	7,0	3,5
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-95	3,0	2,0	1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (III/IV S.)	1342-1595	1983-92	3,0	2,0	1,0
CIVIC BERLINA (V S.)	1343-1590	1991-02	3,0	2,0	1,0
CIVIC TUTTE LE VERSIONI (VI S.)	1396-1590	1995-02	3,8	2,5	1,3
CIVIC BERLINA (VII S.)	1396-1998	2001-05	3,0	2,0	1,0
CIVIC 1.6 16V VTI	1595	1991-95	12,0	8,0	4,0
CIVIC 1.6I 16V V-TEC	1595	1990-92	12,8	8,5	4,3
CIVIC TYPE-R	1998	2001-05	21,0	14,0	7,0
CIVIC AERODECK (VI S.)	1396-1797	1998-01	3,8	2,5	1,3
CIVIC CRX	1590-1595	1984-94	15,0	10,0	5,0
CIVIC CRX 1.6I 16V V-TEC	1595	1990-94	19,5	13,0	6,5
CRX	1590-1595	1992-97	21,0	14,0	7,0
STREAM (TUTTE LE VERSIONI)	1668-1998	2001-06	5,3	3,5	1,8
ACCORD V S. (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2675	1993-98	3,0	2,0	1,0
ACCORD VI S. 1.8I/2.0I 16V V-TEC	1850-1997	1998-02	4,5	3,0	1,5
ACCORD VI S. 2.2I 16V V-TEC TYPE-R	2157	1998-01	10,5	7,0	3,5
ACCORD VI S. COUPÉ 2.0I 16V V-TEC	1997	1998-02	7,5	5,0	2,5
ACCORD VI S. COUPÉ 3.0I V6 24V V-T.	2997	1998-01	9,0	6,0	3,0
ACCORD VII S. 2.0I V-TEC	1998	2003-08	7,5	5,0	2,5
ACCORD VII S. 2.4I V-TEC	2354	2003-08	9,0	6,0	3,0
CR-V (I S.)	1973	1995-02	3,5	2,3	1,2
CR-V (II S.)	1973-2354	2002-07	4,5	3,0	1,5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-01	30,0	20,0	10,0
LEGEND (I S.) 2.7I V6 24V COUPÉ	2675	1988-90	7,5	5,0	2,5
LEGEND (I S.) 3.2/3.5I V6 24V COUPÉ	3206-3474	1991-98	9,0	6,0	3,0
NSX	2977-3179	1991-01	101,0	67,5	34,0
PRELUDE 1.6/1.8 (I S.)	1602-1751	1978-82	3,0	2,0	1,0
PRELUDE 2.0I/2.0I-16 4WS (I S.)	1958	1988-91	5,3	3,5	1,8
PRELUDE 2.0 16V/2.2I 16V 4WS (I S.)	1996-2259	1991-97	6,0	4,0	2,0
PRELUDE 2.0 16V/2.2I 16V (II S.)	1996-2259	1997-01	5,3	3,5	1,8
HR-V 3/5 PORTE (I S.)	1590	1998-06	2,1	1,4	0,7
S 2000	1997	1999-09	25,5	17,0	8,5
SHUTTLE	2156-2254	1994-99	3,0	2,0	1,0
JAZZ (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1246-1339	2001-08	3,8	2,5	1,3

HOTCHKISS — FRANCIA

686	3485	1936-50	33,0	22,0	11,0
864	2312	1938-50	26,3	17,5	8,8
13.50 ANJOU	2312	1950-54	22,5	15,0	7,5
20.50 ANJOU	3485	1950-54	27,0	18,0	9,0

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		

HUMBER — GRAN BRETAGNA

10.5	1593	1919-23	18,0	12,0	6,0
15.96	2815	1919-28	22,5	15,0	7,5
10.8	1743	1921	18,0	12,0	6,0
11.4	1743	1922-25	21,0	14,0	7,0
12/25	1795	1925-27	21,0	14,0	7,0
14/40	2050	1927-29	22,5	15,0	7,5
16/50	2110	1928-32	33,0	22,0	11,0
20/55	3075	1927-28	43,0	28,5	14,3
20/65	3075	1929-30	43,0	28,5	14,3
25/70 SNIPE	3498	1930-35	43,0	28,5	14,3
SNIPE IMPERIAL	4086	1937-39	49,5	33,0	16,5
SUPER SNIPE	4086	1938-40	24,0	16,0	8,0
6/50	2110	1929	21,0	14,0	7,0
8/18	985	1922-25	16,5	11,0	5,5
9/20	1056	1925-28	16,5	11,0	5,5
9/28	1056	1929-30	18,0	12,0	6,0
12 HP	1669	1933-37	19,5	13,0	6,5
16 HP	2576	1937-39	25,5	17,0	8,5
16/60	2276	1932-35	30,0	20,0	10,0
18 HP	2731	1935-37	27,0	18,0	9,0
PULLMAN	3498	1932-35	45,0	30,0	15,0
PULLMAN	4086	1935-39	48,0	32,0	16,0
PULLMAN MK I	4086	1945-48	23,3	15,5	7,8
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	26,3	17,5	8,8
HAWK MK I/II	1944	1945-48	16,5	11,0	5,5
HAWK MK III/IV/V/VI/VI A	1944-2267	1948-57	12,0	8,0	4,0
HAWK SERIES I/I A/II/III/IV/IV A	2267	1957-67	9,8	6,5	3,3
SNIPE 80	3498	1932-35	41,5	27,5	13,8
SNIPE 80	4086	1935-37	45,0	30,0	15,0
SNIPE	3180	1937-39	36,0	24,0	12,0
SNIPE	2731	1945-48	18,8	12,5	6,3
SUPER SNIPE MK I	4086	1945-48	21,8	14,5	7,3
SUPER SNIPE MK II/MK III	4086	1948-52	24,8	16,5	8,3
SUPER SNIPE MK IV/IV A/IV B	4139	1952-57	20,3	13,5	6,8
SUPER SNIPE SER. I/II/III/IV/V	2651-2965	1958-67	12,8	8,5	4,3
IMPERIAL MK II/III/IV	4086-4139	1949-54	27,0	18,0	9,0
NEW IMPERIAL	2965	1964-67	15,0	10,0	5,0
SCEPTRE	1592	1963-65	9,0	6,0	3,0
SCEPTRE MK II	1725	1965-67	8,3	5,5	2,8
SCEPTRE MK III	1725	1967-76	6,0	4,0	2,0

HYUNDAI — COREA DEL SUD

PONY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1238-1598	1975-82	1,5	1,0	0,5
PONY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1238-1598	1982-91	1,1	0,7	0,4
PONY (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1298-1468	1991-95	1,1	0,7	0,4
PONY COUPÉ	1468	1980-82	2,3	1,5	0,8
S-COUPÉ/SCOUPE	1468-1495	1990-97	3,8	2,5	1,3
COUPÉ/TIBURON	1599-1975	1996-02	4,5	3,0	1,5
COUPÉ II SERIE	1599-2656	2002-09	4,5	3,0	1,5
SANTA FE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	2351-2656	2000-06	2,7	1,8	0,9
MATRIX (TUTTE LE VERSIONI)	1599-1795	2001-09	3,2	2,1	1,1

INNOCENTI — ITALIA

A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	7,5	5,0	2,5
A 40 S	1098	1963-67	8,3	5,5	2,8
950 SPIDER	948	1960-63	15,0	10,0	5,0
1100 SPIDER	1098	1963-68	15,0	10,0	5,0
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	15,0	10,0	5,0
IM3/IM3S	1098	1963-70	10,5	7,0	3,5
J4/J4S/J5	1098	1964-73	8,3	5,5	2,8
MINI MINOR (33.1 CV DIN)	848	1965-67	12,0	8,0	4,0
MINI MINOR (37 CV DIN)	848	1967-68	11,3	7,5	3,8
MINI MINOR MK2	848	1968-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR MK3	848	1970-72	9,8	6,5	3,3
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	9,0	6,0	3,0
MINI MATIC 1000	998	1972-74	10,5	7,0	3,5
MINI COOPER	998	1966-68	22,5	15,0	7,5
MINI COOPER MK2	998	1968-70	21,0	14,0	7,0
MINI COOPER MK3	998	1970-72	19,5	13,0	6,5
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	18,0	12,0	6,0
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	13,5	9,0	4,5
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	12,8	8,5	4,3
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	10,5	7,0	3,5
MINI T MK3 METALLICA	848	1971-72	10,5	7,0	3,5
MINI T 1000	998	1972-73	10,5	7,0	3,5
REGENT	1275-1485	1974-76	5,3	3,5	1,8
MINI 90/120 (TUTTE LE VER.)	998-1275	1974-82	5,0	3,3	1,7
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	12,0	8,0	4,0
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	12,0	8,0	4,0

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
3 CILINDRI (TUTTE LE VERSIONI)	993	1982-87	3,5	2,3	1,2
650	617	1984-90	3,5	2,3	1,2
990	993	1986-90	3,5	2,3	1,2
550	548	1987-90	3,5	2,3	1,2
SMALL 500	659	1990-94	3,5	2,3	1,2
SMALL 990	993	1990-94	3,5	2,3	1,2
ELBA 1.5 3 P./5 P.	1498	1992-94	1,5	1,0	0,5
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	1,5	1,0	0,5
KORAL 65 CABRIO	1299	1990-92	3,0	2,0	1,0

ISO — ITALIA

ISETTA	198-236	1953-56	40,5	27,0	13,5

ISO RIVOLTA — ITALIA

GT 300/IR 300	5359	1962-70	160,0	120,0	72,0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	175,0	130,0	78,0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359	1965-70	405,0	300,0	180,0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	540,0	400,0	240,0
GRIFO IR8	5762	1971-74	460,0	340,0	205,0
GRIFO IR9 CAN AM	6998	1971-74	540,0	400,0	240,0
4S (4 SPORTELLI)/FIDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	95,0	70,0	42,0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	108,0	80,0	48,0
LELE IR6	5762	1972-74	115,0	85,0	51,0
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	122,0	90,0	54,0

ISOTTA FRASCHINI — ITALIA

TIPO 8	5898	1919-24	760,0	560,0	335,0
TIPO 8A	7370	1924-30	900,0	670,0	400,0
TIPO 8AS	7370	1924-30	1.000,0	740,0	445,0
TIPO 8A SS	7370	1928-32	1.100,0	810,0	485,0
TIPO 8B	7370	1930-32	1.000,0	740,0	445,0

ISUZU — GIAPPONE

TROOPER	2238-3494	1981-03	3,8	2,5	1,3

ITALA — ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	57,0	38,0	19,0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	52,5	35,0	17,5
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	75,0	50,0	25,0

JAGUAR — GRAN BRETAGNA

1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	79,0	52,5	26,3
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	83,0	55,0	27,5
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	93,0	62,0	31,0
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	90,0	60,0	30,0
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	98,0	65,0	32,5
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	98,0	65,0	32,5
1 1/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	135,0	90,0	45,0
2 1/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	150,0	100,0	50,0
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	165,0	110,0	55,0
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	140,0	95,0	47,5
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	170,0	125,0	75,0
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	150,0	110,0	66,0
SS90 ROADSTER	2663	1935	365,0	270,0	160,0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	600,0	445,0	265,0
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	64,0	43,0	21,4
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	100,0	66,5	33,5
XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	450,0	265,0	200,0
XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	145,0	106,0	63,5
XK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	122,0	90,0	54,0
XK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	122,0	90,0	54,0
XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	180,0	135,0	81,0
XK 140 OPEN TWO SEATER SE	3442	1954-57	225,0	165,0	99,0
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 FIXED HEAD COUPÉ SE	3442	1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	145,0	108,0	64,5
XK 140 DROP HEAD COUPÉ SE	3442	1954-57	170,0	125,0	75,0
XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	104,0	77,0	46,0
XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	215,0	160,0	95,0
XK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	175,0	130,0	77,0
XK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	81,0	60,0	36,0
XK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	175,0	130,0	78,0
C TYPE	3442	1951-53	5.000,0	3.700,0	2.200,0
D TYPE	3442-3781	1954-57	5.300,0	3.900,0	2.300,0
XK SS	3781	1956-57	4.500,0	3.300,0	2.000,0
MK VII	3442	1950-54	48,5	32,5	16,2
MK VII M	3442	1955-56	51,5	34,0	17,1
MK VIII	3442	1956-58	54,0	36,0	18,1
MK IX	3781	1959-61	61,5	41,0	20,4
2.4 LITRE	2483	1955-59	37,5	25,0	12,5

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
3.4 LITRE	3442	1957-59	48,0	32,0	16,0
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	33,0	22,0	11,0
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	40,5	27,0	13,5
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	55,5	37,0	18,5
340	3442	1967-68	37,5	25,0	12,5
240	2483	1967-69	30,0	20,0	10,0
3.4 S	3442	1964-68	28,5	19,0	9,5
3.8 S	3781	1964-68	31,5	21,0	10,5
420	4235	1966-68	27,0	18,0	9,0
MK X	3781-4235	1961-66	34,5	23,0	11,5
420 G	4235	1966-70	31,5	21,0	10,5
E TYPE (I S.) FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I S.) COUPÉ	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I S.) COUPÉ	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (I S.) COUPÉ 2+2	4235	1966-68	107,0	63,0	47,5
E TYPE (II S.) COUPÉ	4235	1968-71	111,0	65,0	49,0
E TYPE (II S.) COUPÉ 2+2	4235	1968-71	89,0	52,5	39,5
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	85,0	50,0	37,5
E TYPE (I S.) FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	220,0	130,0	98,0
E TYPE (I S.) SPIDER	3781	1962-64	170,0	100,0	75,0
E TYPE (I S.) SPIDER	4235	1964-68	130,0	75,0	56,5
E TYPE (II S.) SPIDER	4235	1968-71	115,0	67,5	50,5
E TYPE V12 SPIDER	5345	1971-75	102,0	60,0	45,0
XJ6 (I S.) 2.8	2791	1968-73	10,5	7,0	3,5
XJ6 (I S.) 4.2	4235	1968-73	13,5	9,0	4,5
XJ12/XJ12 L (I S.)	5345	1972-73	15,0	10,0	5,0
XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L	3442-4235	1973-79	10,5	7,0	3,5
XJ12 (II S.)	5345	1973-79	12,0	8,0	4,0
XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ	4235	1975-77	25,5	17,0	8,5
XJ12 (II S.) COUPÉ	5345	1975-77	30,0	20,0	10,0
XJ6 (III S.) 3.4/4.2	3442-4235	1979-86	9,8	6,5	3,3
XJ12 (III S.) XJ12/H.E.	5345	1979-81	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	11,3	7,5	3,8
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1982-92	14,3	9,5	4,8
XJS	5345	1975-81	25,5	17,0	8,5
XJS H.E.	5345	1981-87	27,0	18,0	9,0
XJS H.E.	5345	1988-93	28,5	19,0	9,5
XJR-S	5993	1990-93	41,5	27,5	13,8
XJS 6.0 V12	5993	1993-96	34,5	23,0	11,5
XJS 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	24,0	16,0	8,0
XJS 4.0	3980	1991-96	27,0	18,0	9,0
XJ-SC 3.6	3590	1983-88	24,8	16,5	8,3
XJ-SC 5.3 V12	5345	1983-88	26,3	17,5	8,8
XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	39,0	26,0	13,0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	7,5	5,0	2,5
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	8,3	5,5	2,8
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	9,8	6,5	3,3
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3239-3990	1989-97	9,0	6,0	3,0
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990	1989-94	10,5	7,0	3,5
XJR (XJ40)	3980	1990-94	16,5	11,0	5,5
XJR-15	5993	1991	530,0	390,0	235,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	14,3	9,5	4,8
XJ 220	3498	1992-94	680,0	500,0	300,0
XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN	3239-3996	1994-00	11,3	7,5	3,8
XJR (X300)	3980	1994-97	15,8	10,5	5,3
XJ12 (X300) 6.0	5993	1994-97	16,5	11,0	5,5
XJ8 (X308) 3.2/4.0	3253-3996	1997-03	13,5	9,0	4,5
XJR (X308) SUPER CHARGED	3996	1997-03	18,0	12,0	6,0
XJR (X308) 100 SUPER CHARGED	3996	2001-02	24,0	16,0	8,0
XK8 COUPÉ	3996-4196	1996-06	27,2	17,0	11,9
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-06	33,5	21,0	14,7
XKR	3996-4196	1998-06	38,5	24,0	16,8
XKR 100	3996	2001-02	46,5	29,0	20,3
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-06	45,0	28,0	19,6
XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001-02	53,0	33,0	23,1
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1999-08	5,3	3,5	1,8
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1999-08	6,8	4,5	2,3
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-08	13,5	9,0	4,5
X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2001-05	3,8	2,5	1,3
X TYPE 2.5 V6 24V /ESTATE	2495	2001-09	4,5	3,0	1,5
X TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE	2968	2001-10	5,3	3,5	1,8
XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6	2967	2003-09	9,0	6,0	3,0
XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8	3555	2003-08	10,5	7,0	3,5
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8	4196	2003-09	12,0	8,0	4,0
XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C	4196	2003-07	15,0	10,0	5,0
XJR (X350/8/9) V8	4196	2003-08	18,0	12,0	6,0
XK (X150) 3.5 V8 COUPÉ	3555	2007-10	25,5	17,0	8,5
XK (X150) 3.5 V8 CONVERTIBILE	3555	2007-10	31,5	21,0	10,5
XK (X150) 4.2 V8 COUPÉ	4196	2006-09	30,0	20,0	10,0
XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBILE	4196	2006-09	34,5	23,0	11,5
XKR (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196	2006-09	36,0	24,0	12,0
XKR (X150) 4.2 V8 S/C CONVERTIBILE	4196	2006-09	39,0	26,0	13,0
XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ	4196	2008-09	42,0	28,0	14,0
XK (X150) 5.0 V8 CONVERTIBILE	5000	2009-13	52,5	35,0	17,5
XK (X150) 5.0 V8 S/C COUPÉ	5000	2009-13	35,0	23,3	11,7
XK (X150) 5.0 V8 S/C CONVERTIBILE	5000	2009-13	45,0	30,0	15,0
XKR (X150) 5.0 V8 COUPÉ	5000	2009-13	40,0	26,7	13,3
XKR (X150) 5.0 V8 S/C COUPÉ	5000	2009-13	43,0	28,6	14,3
XKR (X150) 5.0 V8 S/C CONVERTIBILE	5000	2009-13	55,0	36,5	18,3
XKR-S (X150) 5.0 V8 S/C COUPÉ	5000	2011-13	50,0	33,5	16,7
XKR-S (X150)5.0 V8 S/C CONVERTIBILE	5000	2012-13	60,0	40,0	20,0

JEEP — STATI UNITI

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
MB/GPW	2199	1941-45	45,0	30,0	15,0
GPA	2199	1942-43	52,5	35,0	17,5
M 38	2199	1950-52	34,5	23,0	11,5
M 38 A1	2199	1952-68	31,5	21,0	10,5
M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	26,3	17,5	8,8
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	22,5	15,0	7,5
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	45,0	30,0	15,0
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	27,0	18,0	9,0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	24,8	16,5	8,3
CJ-5	2199	1955-65	21,0	14,0	7,0
CJ-5	2199-3800	1966-70	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2199-4981	1971-79	18,0	12,0	6,0
CJ-5	2475-4981	1980-85	18,0	12,0	6,0
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	27,8	18,5	9,3
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	27,8	18,5	9,3
CJ-6	2199	1955-65	14,3	9,5	4,8
CJ-6	2199-3801	1966-70	12,0	8,0	4,0
CJ-6	2199-4981	1971-79	12,8	8,5	4,3
CJ-6	2475-4981	1980-85	12,8	8,5	4,3
CJ-7	2199-4981	1976-79	21,0	14,0	7,0
CJ-7	1995-4981	1980-86	21,0	14,0	7,0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	28,5	19,0	9,5
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	27,0	18,0	9,0
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	16,5	11,0	5,5
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	18,0	12,0	6,0
WRANGLER 4.0/4.2 LAREDO (YJ)	3960-4230	1987-96	21,0	14,0	7,0
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3960	1990-94	22,5	15,0	7,5
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-07	21,0	14,0	7,0
WAGONEER	3777-5359	1962-73	27,0	18,0	9,0
WAGONEER	4235-5896	1974-83	25,5	17,0	8,5
WAGONEER	2466-3956	1984-92	18,0	12,0	6,0
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	25,5	17,0	8,5
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	10,5	7,0	3,5
CHEROKEE	2464-3988	1984-01	7,5	5,0	2,5
CHEROKEE (II S.)	2429-3700	2001-08	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	10,5	7,0	3,5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-05	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8	4701	2005-09	7,5	5,0	2,5
GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI	5654	2005-08	9,0	6,0	3,0
GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8	6059-6063	2006-09	12,0	8,0	4,0
COMMANDER 4.7 V8	4701	2006-08	9,0	6,0	3,0
COMMANDER 5.7 V8 HEMI	5654	2006-08	10,5	7,0	3,5

JENSEN — GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
PW	3860-4274	1946-52	42,0	28,0	14,0
INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.	3993	1949-58	57,0	38,0	19,0
541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	71,0	47,5	23,8
C-V8	5916-6276	1962-66	64,0	43,0	21,4
INTERCEPTOR (I/II/III S.)	6276-7212	1966-76	75,0	50,0	25,0
INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	72,0	48,0	24,0
INTERCEPTOR (III S.) CONVERTIBILE	7212	1974-76	83,0	55,0	27,5
INTERCEPTOR S4	5898	1987-91	75,0	50,0	25,0
FF (I/II/III S.)	6276-7212	1967-72	90,0	60,0	30,0
JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	33,0	22,0	11,0
GT	1973	1975-76	26,3	17,5	8,8
S-V8	4601	1998-02	41,5	27,5	13,8
C-V8 COUPÉ	4601	2000-02	41,5	27,5	13,8

JOWETT — GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
7/17	907	1921-36	12,0	8,0	4,0
10	1166	1936-39	13,5	9,0	4,5
8	946	1937	13,5	9,0	4,5
JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	18,0	12,0	6,0
JUPITER 1/1A	1486	1950-54	22,5	15,0	7,5

KIA — COREA DEL SUD

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
SPORTAGE I S.	1998	1993-04	2,0	1,3	0,7
CARNIVAL I S.	2497	1999-06	2,3	1,5	0,8

LADA — RUSSIA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
NIVA	1568	1976-81	3,5	2,3	1,2
NIVA	1568-1690	1982-11	5,0	3,3	1,7
NIVA D/TD	1905	1986-01	3,0	2,0	1,0
NIVA MASTER	1568-1690	1994-01	5,5	3,7	1,8
21043/2105 SW/NOVA SW	1198-1690	1992-96	1,1	0,7	0,4
2107 BERLINA/NOVA	1197-1690	1990-96	1,1	0,7	0,4
SAMARA (TUTTE LE VER.)	1099-1499	1987-99	1,1	0,7	0,4
110/111/112	1499	1995-01	1,1	0,7	0,4

LAFER — BRASILE

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
MP SPIDER	1584	1974-90	15,0	10,0	5,0

LAGONDA — GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
11.9/12/24	1420	1920-25	37,5	25,0	12,5
16/65	2400-2692	1926-28	52,5	35,0	17,5
2 LITRE	1954	1926-33	37,5	25,0	12,5
3 LITRE (TUTTE LE VER.)	2931-3181	1929-33	52,5	35,0	17,5
16/80	1991	1933	60,0	40,0	20,0
4 1/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	270,0	200,0	120,0
LG45	3619-4453	1935-36	180,0	120,0	60,0
LG6	4453	1938-39	130,0	88,0	44,0
M45 T	4453	1933-34	210,0	140,0	70,0
M45 RAPIDE	4453	1935-36	600,0	400,0	200,0
2 1/2 LITRE	2580	1946-53	57,0	38,0	19,0
2 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580	1946-53	86,0	57,0	28,5
3 LITRE	2922	1953-58	64,0	42,5	21,4
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922	1953-58	93,0	62,0	31,0
RAPIDE	3995	1961-64	130,0	85,0	42,5

LAMBORGHINI — ITALIA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
350 GT	3464	1964-67	550,0	410,0	245,0
400 GT	3929	1966-68	500,0	370,0	220,0
400 GT 2+2	3929	1966-68	425,0	315,0	190,0
P 400 MIURA	3929	1966-68	1.400,0	1.000,0	620,0
P 400 MIURA S	3929	1968-71	1.600,0	1.200,0	710,0
P 400 MIURA SV	3929	1971-73	2.800,0	2.100,0	1.200,0
ESPADA I S.	3929	1968-70	205,0	150,0	90,0
ESPADA II S.	3929	1970-72	180,0	135,0	81,0
ESPADA III S.	3929	1972-78	160,0	120,0	72,0
ISLERO/ISLERO S	3929	1968-70	230,0	170,0	102,0
JARAMA/JARAMA S	3929	1970-76	122,0	90,0	54,0
COUNTACH LP400	3929	1973-78	800,0	590,0	355,0
COUNTACH LP400S	3929	1978-82	560,0	415,0	250,0
COUNTACH LP5000S	4754	1982-85	510,0	380,0	225,0
COUNTACH QUATTROVALVOLE	5167	1985-89	520,0	385,0	230,0
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1988-90	405,0	300,0	180,0
P 250 S 2+2 URRACO	2462	1970-75	115,0	85,0	51,0
URRACO P200	1994	1974-79	85,0	63,0	38,0
URRACO P250	2462	1976-79	108,0	80,0	48,0
URRACO P300	2996	1974-79	150,0	111,0	66,5
SILHOUETTE	2996	1977-79	220,0	165,0	98,0
JALPA P350 GTS	3485	1983-88	95,0	70,0	42,0
DIABLO	5707	1990-99	230,0	170,0	102,0
DIABLO VT	5707	1993-00	290,0	215,0	130,0
DIABLO VT ROADSTER	5707	1996-00	385,0	285,0	170,0
DIABLO SE30	5707	1994-95	400,0	295,0	180,0
DIABLO SV	5707	1996-00	350,0	260,0	155,0
DIABLO SV ROADSTER	5707	1998-99	320,0	235,0	140,0
DIABLO SVR	5707	1996	500,0	370,0	220,0
DIABLO GT	5992	1999-00	850,0	630,0	380,0
DIABLO GTR	5707	2000	500,0	370,0	220,0
DIABLO 6.0	5992	2000-02	330,0	245,0	145,0
DIABLO 6.0 SE	5992	2001-02	390,0	290,0	175,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12	6192	2002-06	330,0	245,0	145,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 E-GEAR	6192	2002-06	275,0	205,0	122,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 ROADSTER	6192	2004-06	370,0	275,0	165,0
MURCIÉLAGO 6.2 V12 ROAD. E-GEAR	6192	2004-06	320,0	235,0	140,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640	6496	2006-10	380,0	255,0	125,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 E-GEAR	6496	2006-10	310,0	205,0	103,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER	6496	2007-10	440,0	295,0	145,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 ROAD. E-G.	6496	2007-10	350,0	235,0	117,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP670-4 SV	6496	2009-10	350,0	235,0	117,0
MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP650-4 ROAD.	6496	2009-10	385,0	255,0	130,0
GALLARDO 5.0 V10	4961	2003-08	190,0	140,0	84,0
GALLARDO 5.0 V10 E-GEAR	4961	2003-08	140,0	105,0	63,0
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER	4961	2006-09	205,0	150,0	90,0
GALLARDO 5.0 V10 SPIDER E-GEAR	4961	2006-09	140,0	104,0	62,0
LM 002	5167	1986-92	300,0	220,0	135,0

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
LANCHESTER				GRAN BRETAGNA	
40	6178	1919-28	72,0	48,0	24,0
21	3100-3327	1923-31	49,5	33,0	16,5
30	4437	1928-33	66,0	44,0	22,0
40	6180	1928-31	66,0	44,0	22,0
18	2504	1931-34	30,0	20,0	10,0
10	1203	1932-35	18,0	12,0	6,0
LIGHT 6	1378	1933-37	21,0	14,0	7,0
E 18	2390	1935	30,0	20,0	10,0
18	2565	1935-39	30,0	20,0	10,0
11	1444	1936-39	15,0	10,0	5,0
SPECIAL S-8	4625	1936-39	49,5	33,0	16,5
14	1809	1937-39	19,5	13,0	6,5
ROADRIDER	1527	1937-38	18,0	12,0	6,0
10	1287	1946-51	15,0	10,0	5,0
14 LEDA	1968	1950-54	13,5	9,0	4,5
LANCIA				ITALIA	
LAMBDA (I S.) TORPEDO	2120	1922-23	250,0	185,0	111,0
LAMBDA (II/III/IV/V/VI S.) TORPEDO	2120	1923-26	150,0	110,0	66,0
LAMBDA (VII S.) TORPEDO	2370	1927	135,0	100,0	60,0
LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO	2570	1928-31	140,0	105,0	63,0
LAMBDA VII/VIII/IX SERIE SPIDER	2370-2570	1927-31	245,0	180,0	108,0
DILAMBDA (I/II S.) BERLINA	3960	1928-32	160,0	120,0	72,0
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	67,5	45,0	22,5
ASTURA (I/II/III/IV S.) BERL.	2604-2972	1931-39	150,0	100,0	50,0
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	48,0	32,0	16,0
APRILIA BERLINA	1352	1937-39	67,5	45,0	22,5
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	67,5	45,0	22,5
APRILIA 1500	1485	1945-49	64,5	43,0	21,5
ARDEA (I S.) BERLINA	903	1939-41	31,5	21,0	10,5
ARDEA (II S.) BERLINA	903	1941-48	27,0	18,0	9,0
ARDEA (III S.)	903	1948-49	24,0	16,0	8,0
ARDEA (IV S.)	903	1949-53	22,5	15,0	7,5
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	90,0	60,0	30,0
AURELIA B10	1754	1950-52	60,0	40,0	20,0
AURELIA B21	1991	1951-52	50,0	33,5	16,6
AURELIA B15	1991	1952-53	50,0	33,0	16,6
AURELIA B22	1991	1952-53	51,5	34,0	17,1
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	100,0	66,5	33,5
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	100,0	66,5	33,5
AURELIA (II S.) B12	2266	1954-57	60,0	40,0	20,0
AURELIA B20 GT (I S.)	1991	1951-52	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (II S.)	1991	1952-53	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (III S.) 2500	2451	1953-54	180,0	135,0	80,0
AURELIA B20 GT (IV S.) 2500	2451	1954-55	200,0	150,0	89,0
AURELIA B20 GT (V S.) 2500	2451	1956-57	190,0	140,0	84,0
AURELIA B20 GT (VI S.) 2500	2451	1957-58	190,0	140,0	84,0
AURELIA B24 SPIDER	2451	1955	900,0	670,0	400,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	380,0	280,0	170,0
APPIA C10 (I S.)	1090	1953-56	16,5	11,0	5,5
APPIA C10 (II S.)	1090	1956-59	18,0	12,0	6,0
APPIA COUPÉ PININFARINA (II S.)	1090	1957-59	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)	1090	1957-59	45,0	30,0	15,0
APPIA GT ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	135,0	90,0	45,0
APPIA GTZ ZAGATO (II S.)	1090	1957-58	175,0	115,0	57,5
APPIA GTE ZAGATO (II S.)	1090	1958-59	123,0	82,0	41,0
APPIA (III S.)	1090	1959-63	12,0	8,0	4,0
APPIA LUSSO VIGNALE (III S.)	1090	1959-62	33,0	22,0	11,0
APPIA GIARDINETTA VIOTTI (III S.)	1090	1960-63	25,5	17,0	8,5
APPIA COUPÉ PININFARINA (III S.)	1090	1959-63	33,0	22,0	11,0
APPIA CONVERT. VIGNALE (III S.)	1090	1959-63	45,0	30,0	15,0
APPIA GTE ZAGATO (III S.)	1090	1959-62	120,0	80,0	40,0
APPIA SPORT ZAGATO (III S.)	1090	1961-63	135,0	90,0	45,0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	33,0	22,0	11,0
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	40,5	27,0	13,5
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	42,0	28,0	14,0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	110,0	73,5	36,5
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	120,0	80,0	40,0
FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	90,0	60,0	30,0
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	160,0	94,0	70,5
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	175,0	103,0	77,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	350,0	205,0	155,0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	300,0	175,0	130,0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	325,0	190,0	145,0
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8	1800	1963-67	10,5	7,0	3,5
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	12,8	8,5	4,3
FLAVIA COUPÉ PININFARINA	1500	1962-64	19,5	13,0	6,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8	1800	1963-68	22,5	15,0	7,5
FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	24,0	16,0	8,0
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	41,5	27,5	13,8
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	45,0	30,0	15,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	49,5	33,0	16,5
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	83,0	55,0	27,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	98,0	65,0	32,5
FLAVIA (II S.)	1488	1967-70	8,3	5,5	2,8
FLAVIA (II S.) 1800	1800	1967-70	9,0	6,0	3,0
FLAVIA (II S.) 1800 INIEZ.	1800	1967-70	9,8	6,5	3,3
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	9,0	6,0	3,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	9,8	6,5	3,3
FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	18,0	12,0	6,0
FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	19,5	13,0	6,5
FULVIA BERLINA	1091	1963-64	9,8	6,5	3,3
FULVIA 2C	1091	1964-69	9,8	6,5	3,3
FULVIA GT	1216	1967	10,5	7,0	3,5
FULVIA GT	1231	1967-69	10,5	7,0	3,5
FULVIA GTE	1298	1968-69	11,3	7,5	3,8
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	9,0	6,0	3,0
FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	55,0	36,5	18,3
FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	19,0	12,7	6,3
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	18,0	12,0	6,0
FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	52,0	34,5	17,3
FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	19,0	12,7	6,3
FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONE)	1584	1968-70	100,0	66,5	33,5
FULVIA COUPÉ (II S.)	1298	1970-73	17,0	11,3	5,7
FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	50,0	33,5	16,7
FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-73	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	14,0	9,3	4,7
FULVIA COUPÉ 3 MONTECARLO	1298	1973-76	22,0	14,7	7,3
FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	17,5	11,7	5,8
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	56,0	33,0	24,8
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)	1298	1967-69	48,0	32,0	16,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)	1298	1967-69	46,5	31,0	15,5
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (I S.)	1298	1968-70	45,0	30,0	15,0
FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (II S.)	1298	1970-72	43,5	29,0	14,5
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	73,0	43,0	32,5
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	9,8	6,5	3,3
2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	11,3	7,5	3,8
2000 COUPÉ	1991	1971-74	21,0	14,0	7,0
2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	24,0	16,0	8,0
BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I S.)	1297-1756	1972-75	6,8	4,5	2,3
BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)	1297-1995	1975-79	6,0	4,0	2,0
BETA 1.6/2.0 (III S.)	1585-1995	1979-82	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	5,3	3,5	1,8
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	6,0	4,0	2,0
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	9,8	6,5	3,3
BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755	1973-75	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II/III S.)	1297-1995	1975-81	10,5	7,0	3,5
BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. (IV S.)	1366-1995	1981-85	11,3	7,5	3,8
BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	18,8	12,5	6,3
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (I/II S.)	1585-1995	1974-82	23,0	13,5	10,1
BETA HPE 1.6/1.8 (I S.)	1592-1755	1975	11,3	7,5	3,8
BETA HPE 1.6/2.0 (II/III S.)	1585-1995	1975-81	10,5	7,0	3,5
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-85	11,3	7,5	3,8
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-85	18,8	12,5	6,3
BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-80	26,4	15,5	11,6
MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-85	26,4	15,5	11,6
037 RALLY	1995	1982-85	600,0	445,0	265,0
STRATOS HF	2418	1973-78	750,0	560,0	335,0
GAMMA 2000/2500 (I S.)	1999-2484	1976-79	9,0	6,0	3,0
GAMMA 2000 (II S.)	1999	1980-85	9,8	6,5	3,3
GAMMA 2500/2500 I.E. (II S.)	2484	1980-85	10,5	7,0	3,5
GAMMA 2000 COUPÉ (I S.)	1999	1976-79	13,5	9,0	4,5
GAMMA 2500 COUPÉ (I S.)	2484	1976-79	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)	1999	1980-85	15,8	10,5	5,3
GAMMA 2500 I.E. COUPÉ (II S.)	2484	1980-85	17,3	11,5	5,8
DELTA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1979-93	4,5	3,0	1,5
DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	6,8	4,5	2,3
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	16,5	11,0	5,5
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	18,0	12,0	6,0
DELTA S4	1759	1986-88	800,0	590,0	355,0
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	30,0	20,0	10,0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-93	40,0	26,7	13,3
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	50,0	33,5	16,7
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-93	105,0	70,0	35,0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1993-94	110,0	73,5	36,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5	1995	1992	170,0	113,0	56,5
DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6	1995	1992	200,0	150,0	89,0
DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK	1995	1993-94	130,0	87,0	43,5
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE	1995	1993-94	125,0	83,0	41,5
DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.	1995	1994-95	140,0	93,0	46,5
DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE	1995	1995	150,0	100,0	50,0
PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)	1301-1585	1983-89	4,0	2,7	1,3
PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1986-89	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E.	1995	1984-88	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	9,8	6,5	3,3
THEMA V6	2849	1984-88	9,0	6,0	3,0
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	21,0	14,0	7,0
THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	9,8	6,5	3,3
THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)	1995	1988-94	6,8	4,5	2,3
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)	1995	1988-92	9,8	6,5	3,3
THEMA V6 (II S.)	2849	1988-92	9,0	6,0	3,0
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)	1995	1988-92	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)	1995	1988-92	10,5	7,0	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)	1995	1992-94	6,0	4,0	2,0
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)	1995	1992-94	9,8	6,5	3,3
THEMA 3.0 V6 (III S.)	2959	1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)	1995	1992-94	7,5	5,0	2,5
THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW(III S.)	1995	1992-94	10,5	7,0	3,5
THEMA 3.0 V6 (III S.) SW	2959	1992-94	11,3	7,5	3,8
THEMA 8.32	2927	1986-88	27,0	18,0	9,0
THEMA 8.32 (II S.)	2927	1988-92	27,0	18,0	9,0
DEDRA (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1989-99	2,3	1,5	0,8
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	15,0	10,0	5,0
DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE	1995	1992-94	18,0	12,0	6,0
DEDRA SW (TUTTE LE VERSIONI)	1581-1995	1994-99	3,0	2,0	1,0
DEDRA SW INTEGRALE	1995	1994-97	6,0	4,0	2,0
DELTA 1.6/1.8 (II S.)	1581-1756	1993-01	1,8	1,2	0,6
DELTA 2.0 16V (II S.)	1995	1993-97	2,6	1,7	0,9
DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-96	9,8	6,5	3,3
DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)	1995	1995-99	10,5	7,0	3,5
K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994-01	3,0	2,0	1,0
K 2.0 TURBO 16V	1995	1994-98	3,8	2,5	1,3
K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	3,8	2,5	1,3
K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	3,8	2,5	1,3
K 2.0 20V/2.4 20V S.W.	1998-2446	1996-01	3,0	2,0	1,0
K 2.0 TURBO 16V S.W.	1995	1996-98	3,8	2,5	1,3
K 2.0 20V TURBO S.W.	1998	1998-00	3,8	2,5	1,3
K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-00	3,8	2,5	1,3
K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	11,0	7,3	3,7
K COUPÉ 2.4 20V	2446	1997-00	12,0	8,0	4,0
K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1997-00	13,5	9,0	4,5
K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-00	13,0	8,7	4,3
Y 1.1	1108	1997-00	1,8	1,2	0,6
Y 1.2/1.2 16V	1242	1996-04	2,1	1,4	0,7
Y 1.4	1370	1996-98	2,4	1,6	0,8
Z 2.0 16V	1997-1998	1999-02	2,3	1,5	0,8
Z 2.0 TURBO	1998	1994-02	3,0	2,0	1,0
LYBRA 1.6I 16V	1581-1596	1999-06	1,5	1,0	0,5
LYBRA 1.8I 16V	1747	1999-06	1,8	1,2	0,6
LYBRA 2.0I 20V	1998	1999-06	2,3	1,5	0,8
LYBRA 1.6I 16V SW	1581	1999-06	1,5	1,0	0,5
LYBRA 1.8I 16V SW	1747	1999-06	1,8	1,2	0,6
LYBRA 2.0I 20V SW	1998	1999-06	2,3	1,5	0,8
THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2002-08	4,5	3,0	1,5
THESIS 2.4 20V	2446	2002-08	3,8	2,5	1,3
THESIS 3.0 V6	2959	2002-04	4,5	3,0	1,5
THESIS 3.2 V6	3179	2003-07	5,6	3,7	1,9
PHEDRA 2.0 16V	1997	2002-05	3,0	2,0	1,0
PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-05	4,5	3,0	1,5
YPSILON (I S.) 1.2/1.2 16V	1242	2003-06	3,3	2,2	1,1
YPSILON (I S.) 1.4 16V	1368	2003-06	3,0	2,0	1,0
LAND ROVER				GRAN BRETAGNA	
80 (SERIE 1)	1595-1997	1948-54	45,5	30,5	15,2
86 (SERIE 1)	1997	1954-56	36,5	24,3	12,2
88 (SERIE 1)	1997	1957-58	27,5	18,3	9,2
88 D (SERIE 1)	2052	1957-58	23,0	15,3	7,7
107 (SERIE 1)	1997	1955-58	27,5	18,3	9,2
109 (SERIE 1)	1997	1957-58	23,8	15,9	7,9
109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	20,8	13,9	6,9
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	20,0	13,3	6,7
88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	17,8	11,9	5,9
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	20,0	13,3	6,7
109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	17,8	11,9	5,9
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	17,8	11,9	5,9
88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	20,4	13,6	6,8
109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	17,0	11,3	5,7

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	14,8	9,9	4,9
88 HALF TON	2286	1968-78	23,0	15,3	7,7
88 HALF TON	2286	1979-84	23,0	15,3	7,7
101 1 TON FWC	3528	1975-78	25,0	16,7	8,3
109 FWC	2286	1963-66	23,0	15,3	7,7
110 FWC	2286-2625	1967-72	23,0	15,3	7,7
88 (SERIE 3)	2286-2625	1971-84	16,3	10,9	5,4
88 D (SERIE 3)	2286	1971-84	14,0	9,3	4,7
109 (SERIE 3)	2286-2625	1971-85	17,3	11,5	5,8
109 D (SERIE 3)	2286	1971-85	15,0	10,0	5,0
109 V8	3528	1979-85	29,0	19,3	9,7
90	2286-3528	1984-89	21,0	14,0	7,0
90 D	2495	1984-90	18,0	12,0	6,0
90 TD	2495	1986-90	19,0	12,7	6,3
110	2495-3528	1983-88	22,0	14,7	7,3
110 D	2495	1983-90	19,0	12,7	6,3
110 TD	2495	1986-90	20,0	13,3	6,7
DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	30,0	20,0	10,0
DEFENDER 110	3528-3950	1990-02	32,0	21,3	10,7
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1970-76	45,0	30,0	15,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1977-82	25,5	17,0	8,5
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 2 PORTE (I S.)	3528	1985-89	19,5	13,0	6,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528	1981-82	22,5	15,0	7,5
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528	1983-85	18,0	12,0	6,0
RANGE ROVER 4P (I S.)	3528	1985-89	19,5	13,0	6,5
RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I S.)	3947-3950	1989-95	24,0	16,0	8,0
RANGE ROVER 4P LSE (I S.)	4275	1992-95	37,5	25,0	12,5
RANGE ROVER 4P 4.0 V8 (II S.)	3950	1994-02	10,5	7,0	3,5
RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.	4554	1994-02	12,0	8,0	4,0
RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)	4394-4398	2002-07	11,3	7,5	3,8
RANGE ROVER 4.2 V8 S/C (III S.)	4197	2005-09	16,5	11,0	5,5
RANGE ROVER 5.0 V8 S/C (III S.)	4999	2009-13	27,8	18,5	9,3
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.4 V8	4394	2005-07	12,0	8,0	4,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 4.2 V8 S/C	4197	2005-10	13,5	9,0	4,5
R. ROVER SPORT (I S.) V8 (COMPR.)	4197	2005-06	15,0	10,0	5,0
RANGE ROVER SPORT (I S.) 5.0 V8 S/C	4999	2009-12	16,5	11,0	5,5
DISCOVERY 2.0 16V (I S.)	1994	1989-98	6,3	4,2	2,1
DISCOVERY 3.5/3.9 V8 (I S.)	3528-3947	1991-98	12,0	8,0	4,0
DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)	3950	1998-04	15,5	10,3	5,2
DISCOVERY 3 4.0 V6/4.4 V8	4009-4394	2004-07	16,5	11,0	5,5
FREELANDER I S. HARD/SOFTBACK	1796-2497	1997-05	3,8	2,5	1,3
FREELANDER I S. WAGON	1796-2497	1997-05	4,5	3,0	1,5
FREELANDER II S. 3.2 I6 24V SW	3192	2006-11	9,7	6,5	3,2

LEXUS — GIAPPONE

GS (I S.) 300/430	2997-4293	1993-05	4,5	3,0	1,5
GS (II S.) 300/430	2995-4293	2005-11	8,3	5,5	2,8
GS (II S.) 450H	3456	2006-12	12,8	8,5	4,3
LS 400/430 V8 I S.	3969-4293	1993-06	9,0	6,0	3,0
LS (I S.) 460	4608	2007-12	15,0	10,0	5,0
LS (I S.) 600H	4969	2007-12	23,0	15,3	7,7
SC 430	4293	2001-09	16,5	11,0	5,5
RX (I S.) 300	2994	2000-03	4,5	3,0	1,5
RX (II S.) 300/330/350	2994-3456	2003-09	4,5	3,0	1,5
RX (II S.) 400H	3310	2005-10	9,0	6,0	3,0

LLOYD — GERMANIA

LP 600	596	1955-61	8,3	5,5	2,8
ALEXANDER	596	1957-61	10,5	7,0	3,5
ARABELLA	897	1959-63	13,5	9,0	4,5

LOTUS — GRAN BRETAGNA

SEVEN S1	948-1172	1957-60	60,0	40,0	20,0
SEVEN S2	1498	1960-68	57,0	38,0	19,0
SEVEN S3	1558	1968-70	52,5	35,0	17,5
SEVEN S4	1599	1970-73	48,0	32,0	16,0
ELITE	1216	1957-64	135,0	85,0	59,5
ELAN SPIDER (DHC) S1/S2/S3/S4	1558	1962-70	64,5	43,0	21,5
ELAN COUPÉ (FHC) S3/S4	1558	1965-71	49,5	33,0	16,5
ELAN SPRINT	1558	1970-73	51,0	34,0	17,0
ELAN 26R	1558	1964-66	195,0	130,0	65,0
ELAN +2/+2S	1558	1967-70	49,5	33,0	16,5
ELAN +2S 130/4/+2S 130/5	1558	1971-74	51,0	34,0	17,0
ELAN +2S 130/4 JPS	1558	1973	64,5	43,0	21,5
EUROPA S1	1470	1966-68	42,0	28,0	14,0
EUROPA S2	1565	1968-71	37,5	25,0	12,5
EUROPA TWIN CAM	1558	1971-72	48,0	32,0	16,0
EUROPA JPS	1558	1971-72	57,0	38,0	19,0
EUROPA SPECIAL	1558	1972-75	51,0	34,0	17,0
ELITE 2.0 (S1)	1973	1974-80	33,0	22,0	11,0
ELITE 2.2 (S2)	2174	1980-81	36,0	24,0	12,0
ECLAT 2.0 (S1)	1973	1975-80	30,0	20,0	10,0
ECLAT 2.2 (S2)	2174	1980-82	33,0	22,0	11,0
EXCEL 2.2	2174	1982-88	33,0	22,0	11,0
EXCEL 2.2 SE	2174	1985-88	36,0	24,0	12,0
EXCEL 2.2 SE (S2)	2174	1988-92	36,0	24,0	12,0
ESPRIT S1	1973	1976-78	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2	1973	1978-80	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S2 2.2	2174	1980-82	51,0	34,0	17,0
ESPRIT S3 2.2	2174	1982-88	51,0	34,0	17,0
ESPRIT TURBO ESSEX S2	2174	1980	90,0	60,0	30,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER SECCO)	2174	1981-83	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S2 (CARTER UMIDO)	2174	1983-86	54,0	36,0	18,0
ESPRIT TURBO S3 HC	2174	1986-87	54,0	36,0	18,0
ESPRIT SE TURBO	1973-2174	1989-93	57,0	38,0	19,0
ESPRIT S4/S4S	1973-2174	1993-97	60,0	40,0	20,0
ESPRIT GT3 2.0	1973	1996-99	66,0	44,0	22,0
ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)	3506	1996-04	75,0	50,0	25,0
ELAN 1.6I	1588	1989-92	21,0	14,0	7,0
ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1588	1989-96	27,0	18,0	9,0
ELISE S1	1796	1996-01	33,0	22,0	11,0
ELISE TYPE 49 GOLD LEAF	1796	1999-00	45,0	30,0	15,0
ELISE TYPE 49 JPS	1796	1999-00	45,0	30,0	15,0
ELISE 340R	1796	1999-00	45,0	30,0	15,0
ELISE 111 S	1598-1796	1999-01	37,5	25,0	12,5
ELISE 111 R/R	1796	2004-11	45,0	30,0	15,0
ELISE S2 RACE TECH	1796	2001-06	33,0	22,0	11,0
ELISE S2 SPORT TOURER	1796	2001-06	33,0	22,0	11,0
ELISE S2 111	1796	2002-04	37,5	25,0	12,5
ELISE S2 111 S	1796	2002-05	40,5	27,0	13,5
ELISE S2 S	1794	2006-11	34,5	23,0	11,5
ELISE S2 SC	1796	2008-11	49,5	33,0	16,5
ELISE S2 CLUB RACER	1794	2009-11	37,5	25,0	12,5
EXIGE	1796	2000	57,0	38,0	19,0
EXIGE (II S.)	1796	2004-06	48,0	32,0	16,0
EXIGE S/220 S	1796	2006-08	52,5	35,0	17,5
EXIGE S PP 240	1796	2008-11	60,0	40,0	20,0
EXIGE 260 CUP	1796	2008-11	67,5	45,0	22,5
EUROPA S/SE	1998	2006-11	37,5	25,0	12,5

MARCOS — GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	30,0	20,0	10,0
MINI GT	848-1275	1965-72	22,5	15,0	7,5
MINI	1275	1991-96	21,0	14,0	7,0
3 LITRE	2994	1968-73	36,0	24,0	12,0
2 LITRE	1996	1969-73	30,0	20,0	10,0
MANTIS	2498	1970-73	26,3	17,5	8,8
MANTARA	2792-3528	1992-96	30,0	20,0	10,0
MANTIS	4933	1997-99	36,0	24,0	12,0

MASERATI — ITALIA

A6 1500	1488	1946-50	680,0	500,0	300,0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	740,0	550,0	330,0
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954	1951-53	3.400,0	2.500,0	1.500,0
A6 G/54 BERLINETTA ZAGATO	1985	1954-57	5.400,0	4.000,0	2.400,0
A6 G/54 GT ALLEMANO	1985	1954-57	1.400,0	1.000,0	600,0
A6 G/CS BERLINETTA PININ FARINA	1985	1954	8.100,0	6.000,0	3.600,0
A6 G/54 GRAN SPORT FRUA SPIDER	1985	1954-57	4.100,0	3.000,0	1.800,0
3500 GT (CARBURATORI)	3485	1957-64	250,0	185,0	111,0
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	1.000,0	600,0	450,0
3500 GTI (INIEZIONE)	3485	1961-65	220,0	165,0	98,0
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	940,0	550,0	415,0
5000 GT SCIÀ DI PERSIA TOURING	4937-4941	1960-64	1.600,0	1.200,0	720,0
5000 GT INDIANAPOLIS ALLEMANO	4937-4941	1960-64	1.100,0	800,0	480,0
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	250,0	185,0	111,0
MISTRAL (3700)	3692	1964-67	200,0	150,0	89,0
MISTRAL 4000	4014	1966-70	220,0	165,0	98,0
MISTRAL SPYDER	3485	1964	475,0	350,0	210,0
MISTRAL 3700 SPYDER	3692	1964-67	500,0	370,0	220,0
MISTRAL 4000 SPYDER	4014	1966-69	540,0	400,0	240,0
3500 GTI SEBRING	3485	1963-69	270,0	200,0	120,0
SEBRING 3700/4000 (II S.)	3692-4014	1963-69	250,0	185,0	111,0
GHIBLI	4719	1968-73	315,0	210,0	104,0
GHIBLI SS	4930	1970-73	300,0	220,0	135,0
GHIBLI SPYDER	4719	1969-73	810,0	600,0	360,0
GHIBLI SS SPYDER	4930	1970-73	1.200,0	900,0	540,0
MEXICO	4136	1967-73	135,0	90,0	45,0
MEXICO 4700	4719	1967-73	150,0	100,0	50,0
INDY	4136	1969-74	135,0	90,0	45,0
INDY 4700 AMERICA	4719	1970-74	150,0	100,0	50,0
INDY 4900	4930	1971-74	165,0	110,0	55,0
4000 QUATTRO PORTE (2 FARI)	4136	1963-70	120,0	80,0	40,0
4000/4700 QUATTRO PORTE (4 FARI)	4136-4719	1966-70	90,0	60,0	30,0
BORA/BORA 4900	4719-4930	1971-80	270,0	180,0	90,0
MERAK	2965	1973-75	98,0	65,0	32,5
MERAK SS	2965	1975-80	120,0	80,0	40,0
MERAK SS MODELLO '80	2965	1980-83	150,0	100,0	50,0
MERAK 2000 GT	1999	1977-83	75,0	50,0	25,0
KHAMSIN	4930	1973-83	265,0	175,0	88,0
QUATTRO PORTE (II S.)	2965	1975-78	75,0	50,0	25,0
KYALAMI	4136	1977-83	90,0	60,0	30,0
KYALAMI 4900	4930	1978-83	105,0	70,0	35,0
QUATTROPORTE (III S.)	4136	1979-86	37,5	25,0	12,5
QUATTROPORTE III S. 4900 (MANUALE)	4930	1979-89	41,5	27,5	13,8
QUATTROPORTE III S. 4900 (AUT.)	4930	1979-89	34,5	23,0	11,5
ROYALE	4930	1986-90	75,0	50,0	25,0
BITURBO/BITURBO II	1996	1982-84	13,2	8,8	4,4
BITURBO/BITURBO II	1996	1985-86	13,5	9,0	4,5
BITURBO S/S II	1996	1984-86	21,0	14,0	7,0
BITURBO I	1996	1986-88	14,3	9,5	4,8
BITURBO SI	1996	1987-88	22,5	15,0	7,5
222/222 S	1996	1988-91	19,5	13,0	6,5
2.24V.	1996	1989-94	25,5	17,0	8,5
BITURBO 420	1996	1985-86	9,0	6,0	3,0
BITURBO 420I	1996	1986-88	9,8	6,5	3,3
422	1996	1988-90	14,1	9,4	4,7
4.24V.	1996	1990-94	18,0	12,0	6,0
4.18V.	1996	1991-93	15,0	10,0	5,0
420 S	1996	1986	12,8	8,5	4,3
420 SI	1996	1987-88	14,9	9,9	5,0
BITURBO 425	2491	1984-87	11,6	7,7	3,9
430	2790	1988-91	15,0	10,0	5,0
430 4V.	2790	1990-93	22,5	15,0	7,5
BITURBO SPYDER	1996	1985-86	31,5	21,0	10,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996	1987-88	34,5	23,0	11,5
BITURBO I SPYDER/SPYDER I	1996	1988-93	39,0	26,0	13,0
SPYDER I M.Y. '92 (24V)	1996	1992-93	52,5	35,0	17,5
SPYDER IE	2790	1988-93	42,0	28,0	14,0
228	2790	1987-90	28,5	19,0	9,5
KARIF	2790	1988-91	52,5	35,0	17,5
SHAMAL	3217	1991-96	130,0	85,0	42,5
RACING	1996	1991-92	48,0	32,0	16,0
GHIBLI	1996-2790	1992-93	40,0	26,5	13,3
GHIBLI	1996-2790	1994-95	43,5	29,0	14,5
GHIBLI GT	1996-2790	1995-97	48,0	32,0	16,0
GHIBLI CUP	1996-2790	1996-97	102,0	68,0	34,0
GHIBLI PRIMATIST	1996	1997	60,0	40,0	20,0
QUATTROPORTE (IV S.) SEICILINDRI	1996-2790	1994-98	18,0	12,0	6,0
QUATTROPORTE (IV S.) OTTOCILINDRI	3217	1996-98	25,5	17,0	8,5
QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	21,0	14,0	7,0
QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE (V S.) DUOSELECT	4244	2004-10	22,5	15,0	7,5
QUATTROPORTE (V S.) AUTOMATICA	4244	2007-10	30,0	20,0	10,0
QUATTROPORTE V S. SPORT GT-S (4.2)	4244	2007-10	34,5	23,0	11,5
QUATTROPORTE V S. SPORT GT-S (4.7)	4691	2008-12	49,5	33,0	16,5
QUATTROPORTE (V S.) S	4691	2008-12	39,0	26,0	13,0
NEW QUATTROPORTE	4244	2008-12	33,0	22,0	11,0
3200 GT	3217	1998-02	48,0	30,0	21,0
3200 GTA	3217	1999-01	43,0	27,0	18,9
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001	83,0	55,0	27,5
COUPÉ GT	4244	2002-08	60,0	40,0	20,0
COUPÉ CAMBIOCORSA	4244	2002-08	45,0	30,0	15,0
GRANSPORT	4244	2004-08	75,0	50,0	25,0
GRANSPORT MC VICTORY	4244	2006-07	90,0	60,0	30,0
SPYDER GT	4244	2001-06	83,0	55,0	27,5
SPYDER CAMBIOCORSA	4244	2001-06	52,5	35,0	17,5
GRANSPORT SPYDER	4244	2006-08	95,0	63,0	31,5
MC 12 STRADALE	5998	2004-05	3.100,0	2.300,0	1.400,0
GRANTURISMO 4.2 V8	4244	2007-12	60,0	40,0	20,0
GRANTURISMO 4.7 V8	4691	2008-12	83,0	55,0	27,6

MATRA — FRANCIA

D JET 5	1108	1965-69	30,0	20,0	10,0
D JET 6	1255	1966-68	34,5	23,0	11,5
M530/LX/SX	1699	1967-73	17,5	11,7	5,8
BAGHEERA	1294	1973-80	12,0	8,0	4,0
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	13,0	8,7	4,3
BAGHEERA X	1442	1978-80	15,0	10,0	5,0
MURENA 1600	1592	1980-84	9,0	6,0	3,0
MURENA 2200	2155	1980-84	10,5	7,0	3,5
RANCH (TUTTE LE VERSIONI)	1442	1977-84	8,0	5,3	2,7

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
MAYBACH					GERMANIA
57/57S (W/V240)	5513-5980	2002-13	95,0	70,0	42,0
62/62S/62 GUARD (W/V240)	5513-5980	2002-13	135,0	100,0	60,0
MAZDA					GIAPPONE
626 (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-2184	1984-86	1,8	1,2	0,6
626 (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-2184	1987-92	1,8	1,2	0,6
RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	13,5	9,0	4,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	16,5	11,0	5,5
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	18,8	12,5	6,3
RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	24,0	16,0	8,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	21,0	14,0	7,0
RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	24,8	16,5	8,3
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2) SERIE FD	1308	1992-96	33,0	22,0	11,0
RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2) FD-JDM	1308	1996-02	37,5	25,0	12,5
121	1324-1498	1990-96	4,5	3,0	1,5
121 (FIESTA)	1242-1299	1996-00	1,8	1,2	0,6
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-95	22,5	15,0	7,5
323 LANTIS	1324-1995	1994-00	3,0	2,0	1,0
MX-3	1598-1845	1991-98	7,5	5,0	2,5
MX-5 (MIATA) (I S.)	1598-1840	1990-98	13,5	9,0	4,5
MX-5 (MIATA) (II S.)	1597-1991	1998-06	8,3	5,5	2,8
MX-5 (MIATA) (III S.)	1798-1999	2005-11	9,8	6,5	3,3
MX-5 (MIATA) (III S.) ROAD. COUPÉ	1798-1999	2006-11	11,3	7,5	3,8
RX8 (WANKEL 654X2)	1308	2002-09	18,0	12,0	6,0
XEDOS 6	1995	1993-99	3,0	2,0	1,0
DEMIO	1324-1498	1996-03	1,8	1,2	0,6
626 (VI S.) 1.8I/2.0I 16V (BER./SW)	1840-1991	1998-03	2,3	1,5	0,8
MPV (II S.)	1991-2261	2000-06	1,5	1,0	0,5
MAZDA2 (I S.) 1.2/1.4 16V	1242-1388	2003-07	3,2	2,1	1,1
MAZDA2 (I S.) 1.6 16V	1596	2003-07	4,1	2,7	1,4
MAZDA3 (I S.) 1.4/1.6 16V	1349-1598	2003-09	3,8	2,5	1,3
MAZDA3 (I S.) 2.0 16V 150 CV	1999	2003-09	4,5	3,0	1,5
MAZDA3 (I S.) 2.3 16V 260 CV	2261	2006-09	7,5	5,0	2,5
MAZDA6 (I S.) 1.8/2.0 16V (BER./SW)	1798-1999	2002-09	5,9	3,9	2,0
MAZDA6 (I S.) 2.3 16V (BERLINA/SW)	2261	2002-08	6,0	4,0	2,0
MCLAREN					GRAN BRETAGNA
F1	6064	1993-98	13.500,0	10.000,0	6.000,0
MERCEDES					GERMANIA
S TORPEDO	6789	1926-30	1.500,0	1.100,0	660,0
SS TORPEDO	7065	1928-34	2.300,0	1.700,0	1.000,0
NÜRBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	90,0	60,0	30,0
SSK	7065	1929-33	5.300,0	3.900,0	2.300,0
MANNHEIM BERLINA	3663	1929-34	75,0	50,0	25,0
STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	67,5	45,0	22,5
SSKL	7065	1930-34	7.600,0	5.600,0	3.400,0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	1.200,0	890,0	530,0
170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	67,5	45,0	22,5
170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	120,0	80,0	40,0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	75,0	50,0	25,0
500K CABRIOLET	5019	1934-36	2.300,0	1.700,0	1.000,0
540K CABRIOLET	5401	1936-39	5.400,0	4.000,0	2.400,0
540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	9.000,0	6.700,0	4.000,0
230 BERLINA	2229	1937-41	52,5	35,0	17,5
170V BERLINA	1697	1936-44	39,0	26,0	13,0
170 V	1697	1947-53	37,5	25,0	12,5
170 D DIESEL	1767	1949-53	30,0	20,0	10,0
170 DS DIESEL	1767	1949-53	27,0	18,0	9,0
170 S/SV	1767	1949-55	40,5	27,0	13,5
220 BERLINA (W180)	2195	1951-55	34,5	23,0	11,5
220A BERLINA (W180)	2195	1954-56	36,0	24,0	12,0
220 COUPÉ (W187)	2195	1951-55	170,0	113,0	56,5
220 CABRIOLET A (W187)	2195	1951-55	140,0	95,0	47,5
220 CABRIOLET B (W187)	2195	1951-55	100,0	66,5	33,5
300 A/B/C	2996	1951-57	95,0	63,5	32,0
300 D	2996	1957-62	93,0	62,0	31,0
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	180,0	120,0	60,0
300 S/SC COUPÉ	2996	1952-57	405,0	300,0	180,0
300 S/SC CABRIOLET	2996	1952-57	540,0	400,0	240,0
180	1767-1897	1953-62	16,5	11,0	5,5
180 D/190 D	1767-1897	1953-61	13,5	9,0	4,5
190	1897	1955-61	16,5	11,0	5,5
190 C	1897	1961-65	13,5	9,0	4,5
219	2195	1956-59	25,5	17,0	8,5
220 S BERLINA (W180)	2195	1956-59	39,0	26,0	13,0
220 S COUPÉ	2195	1956-59	75,0	50,0	25,0
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	150,0	100,0	50,0
220 SE COUPÉ	2195	1958-60	86,0	57,5	28,8
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	160,0	105,0	52,5
300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	1.600,0	980,0	690,0
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	1.300,0	800,0	560,0
190 SL	1897	1954-57	150,0	100,0	50,0
190 SL	1897	1958-63	130,0	81,0	57,0
190 D/200 D	1998	1961-68	9,0	6,0	3,0
200	1998	1965-68	12,8	8,5	4,3
230	2292	1965-68	15,0	10,0	5,0
220 (W111)	2195	1959-65	19,5	13,0	6,5
220 S (W111)	2195	1959-65	21,0	14,0	7,0
220 SE (W111)	2195	1959-65	22,5	15,0	7,5
230 S	2292	1965-68	17,3	11,5	5,8
300 SE	2996	1961-65	31,5	21,0	10,5
300 SE/SEL	2996	1965-67	25,5	17,0	8,5
300 SEL	2996	1962-65	31,5	21,0	10,5
220 SE COUPÉ (W111)	2195	1961-65	75,0	50,0	25,0
250 SE COUPÉ (W111)	2496	1965-67	90,0	60,0	30,0
280 SE COUPÉ (W111)	2778	1967-71	101,0	67,5	34,0
300 SE COUPÉ	2996	1962-65	116,0	78,0	39,0
220 SE CABRIOLET (W111)	2195	1961-65	130,0	85,0	42,5
250 SE CABRIOLET (W111)	2496	1965-67	145,0	95,0	47,5
280 SE CABRIOLET (W111)	2778	1967-71	175,0	115,0	57,5
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	220,0	145,0	72,5
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	250,0	185,0	111,0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	270,0	200,0	120,0
600 LANDAULET	6330	1963-81	500,0	370,0	220,0
230 SL «PAGODA» (W113)	2306	1963-66	120,0	80,0	40,0
250 SL «PAGODA» (W113)	2496	1966-68	125,0	83,0	41,5
280 SL «PAGODA» (W113)	2778	1968-71	140,0	93,0	46,5
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	17,0	11,3	5,7
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	18,0	12,0	6,0
280 SEL	2778	1968-72	19,0	12,7	6,3
280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	21,0	14,0	7,0
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	25,0	16,7	8,3
300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	85,0	56,5	28,3
280 SE 3.5 COUPÉ	3499	1969-71	150,0	100,0	50,0
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	295,0	185,0	130,0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	37,5	25,0	12,5
200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	7,5	5,0	2,5
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1988-2496	1973-76	9,0	6,0	3,0
230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	9,0	6,0	3,0
280/280 E (W114)	2746	1972-76	12,0	8,0	4,0
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	14,0	9,3	4,7
280 C (W114)	2746	1972-77	14,0	9,3	4,7
280 CE (W114)	2746	1972-77	16,0	10,7	5,3
280 SL (R107)	2746	1974-75	37,0	24,5	12,3
280 SL (R107)	2746	1975-79	34,0	22,5	11,3
280 SL (R107)	2746	1979-86	34,0	22,5	11,3
300 SL (R107)	2962	1985-89	43,5	32,0	19,3
350 SL (R107)	3499	1971-75	40,0	29,6	17,7
350 SL (R107)	3499	1975-80	40,0	29,6	17,7
380 SL (R107)	3818-3839	1980-86	48,5	36,0	21,7
420 SL (R107)	4196	1985-89	48,5	36,0	21,7
450 SL (R107)	4520	1973-75	45,5	30,5	15,2
450 SL (R107)	4520	1975-80	45,5	30,5	15,2
500 SL (R107)	4973	1980-85	64,0	42,5	21,3
500 SL (R107)	4973	1985-89	64,0	42,5	21,3
560 SL (R107)	5547	1985-89	49,0	32,5	16,3
280 SLC (C107)	2746	1974-81	20,8	13,8	6,9
350 SLC (C107)	3499	1971-80	22,3	14,8	7,4
380 SLC (C107)	3818	1980-81	22,0	14,7	7,3
450 SLC (C107)	4520	1973-80	22,3	14,8	7,4
450 SLC 5.0 (C107)	5025	1978-80	37,0	24,5	12,3
500 SLC (C107)	4973	1980-81	29,5	19,7	9,8
280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	7,5	5,0	2,5
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	9,0	6,0	3,0
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	10,5	7,0	3,5
450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	50,0	33,5	16,7
200/230/230 E/250 (W123)	1988-2525	1976-85	7,5	5,0	2,5
200/230 E/250 (W123)	1997-2525	1980-85	8,0	5,3	2,7
280/280 E (W123)	2746	1976-84	14,0	9,3	4,7
200 T/230 T/230 TE (T123)	1997-2307	1978-86	16,0	10,7	5,3
250 T (T123)	2525	1978-82	17,5	11,7	5,8
280 TE (T123)	2746	1978-86	20,0	13,3	6,7
230 C/230 CE (C123)	2299-2307	1977-84	13,5	9,0	4,5
280 C/280 CE (C123)	2746	1977-84	16,0	10,7	5,3
260 SE (W126)	2599	1986-90	8,0	5,3	2,7
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1980-82	8,0	5,3	2,7
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1982-85	8,0	5,3	2,7
300 SE/SEL (W126)	2962	1986-89	8,5	5,7	2,8
300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	8,5	5,7	2,8
380 SE/SEL (W126)	3818	1980-81	10,0	6,7	3,3
380 SE/SEL (W126)	3818	1982-85	10,0	6,7	3,3
420 SE/SEL (W126)	4196	1986-91	11,0	7,3	3,7
500 SE/SEL (W126)	4973	1980-81	12,0	8,0	4,0
500 SE/SEL (W126)	4973	1982-87	12,5	8,3	4,2
500 SE/SEL (W126)	4973	1987-91	12,5	8,3	4,2
560 SE (W126)	5547	1988-91	15,0	10,0	5,0
560 SEL (W126)	5547	1986-89	17,0	10,6	7,4
560 SEL (W126)	5547	1989-91	17,0	10,6	7,4
380 SEC (C126)	3818	1981-86	28,8	19,2	9,6
420 SEC (C126)	4196	1986-92	31,0	20,5	10,3
500 SEC (C126)	4973	1981-87	34,0	22,5	11,3
500 SEC (C126)	4973	1987-92	34,0	22,5	11,3
560 SEC (C126)	5547	1985-87	42,0	27,9	14,0
560 SEC (C126)	5547	1987-92	41,5	27,5	13,8
190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-94	5,3	3,5	1,8
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	44,0	29,2	14,6
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1988-93	47,0	31,5	15,6
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2463	1990-93	150,0	100,0	50,0
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	6,8	4,5	2,3
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-93	7,5	5,0	2,5
E 200/E 220 (W124)	1998-2199	1992-95	9,0	6,0	3,0
260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	9,8	6,5	3,3
260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	11,3	7,5	3,8
E 280 (W124)	2799	1993-95	9,0	6,0	3,0
300 E (W124)	2962	1984-93	9,8	6,5	3,3
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-93	11,3	7,5	3,8
300 E-24 (W124)	2960-3199	1989-93	12,0	8,0	4,0
E 300 4 MATIC (W124)	2962	1993-95	11,2	7,5	3,8
E 320 (W124)	3199	1993-95	11,2	7,5	3,8
400 E/E 400/E 420 (W124)	4196	1991-95	24,8	16,5	8,3
500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	55,5	37,0	18,5
200 T/200 TE/230 TE (T124)	1997-2299	1986-93	8,3	5,5	2,8
E 200 T/E 220 T (T124)	1998-2199	1992-96	9,0	6,0	3,0
E 280 T (T124)	2799	1992-95	10,5	7,0	3,5
300 TE (T124)	2962	1986-93	13,5	9,0	4,5
300 TE-24 (T124)	2960	1989-93	15,0	10,0	5,0
300 TE 4 MATIC (T124)	2962	1987-93	16,5	11,0	5,5
E 300 T 4 MATIC (T124)	2962	1994-95	15,0	10,0	5,0
E 320 T (T124)	3199	1993-96	15,0	10,0	5,0
200 CE/CE-16/E 200/220 C.PÉ (C124)	1997-2199	1990-96	15,0	10,0	5,0
230 CE (C124)	2299	1987-92	16,5	11,0	5,5
300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (C124)	2960-3199	1987-96	19,5	13,0	6,5
300 CE-24 (C124)	2960	1989-92	21,0	14,0	7,0
300/320 CE-24/E 320 CABR. (A124)	2960-3199	1992-97	33,5	22,5	11,3
E 200/E 220 CABRIO (A124)	1997-2199	1993-97	27,0	18,0	9,0
280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	31,0	20,7	10,3
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	29,0	19,3	9,7
300 SL/-24/SL 300-24 (R129)	2960-2962	1989-93	30,0	20,0	10,0
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	30,0	20,0	10,0
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	32,0	21,3	10,7
500 SL (R129)	4973	1989-98	40,0	26,7	13,3
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	40,0	26,7	13,3
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	45,0	30,0	15,0
SL 60 AMG (R129)	5956	1997-00	65,0	43,5	21,7
280/300/320 SE/SEL (W/V140)	2799-3199	1991-98	6,0	4,0	2,0
420 SE/SEL (W/V140)	4196	1991-98	7,5	5,0	2,5
500 SE/SEL (W/V140)	4973	1991-98	9,0	6,0	3,0
600 SE/SEL (W/V140)	5987	1991-98	11,3	7,5	3,8
420/500 S COUPÉ/CL (C140)	4196-4973	1992-99	13,5	9,0	4,5
600 S COUPÉ/CL (C140)	5987	1992-99	16,5	11,0	5,5
C 180/200/220/230 (W202)	1799-2295	1993-02	2,6	1,7	0,9
C 200/230 KOMPRESSOR (W202)	1998-2295	1995-00	4,2	2,8	1,4
C 240 V6 (W202)	2397	1997-00	3,5	2,3	1,2
C 280 (W202)	2799	1993-98	4,5	3,0	1,5
C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	4,5	3,0	1,5
C 180/200/220/230 S.W. (S202)	1799-2295	1996-02	3,6	2,4	1,2
C 240 V6 S.W. (S202)	2397-2597	1997-01	5,0	3,3	1,7
C 280 S.W. (S202)	2799	1996-98	5,1	3,4	1,7
C 280 V6 S.W. (S202)	2799	1997-00	5,1	3,4	1,7
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	22,0	14,7	7,3
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	24,0	16,0	8,0
C 43 AMG S.W. (S202)	4266	1997-00	25,0	16,7	8,3
C 200/230 KOMPRESSOR S.W. (S202)	1998-2295	1997-00	5,3	3,5	1,8
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995-00	5,3	3,5	1,8
E 200 KOMPRESSOR (W210)	1998	1997-02	6,0	4,0	2,0
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-02	9,0	6,0	3,0
E 240/280/320 V6 (W210)	2397-3199	1997-03	8,3	5,5	2,8
E 320 (W 210)	3199	1995-97	7,5	5,0	2,5
E 420 (W210)	4196	1996-97	9,8	6,5	3,3
E 430 V8 (W210)	4266	1997-02	11,3	7,5	3,8

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
E 50 AMG (W210)	4973	1995-97	26,3	17,5	8,8
E 55 AMG (W210)	5439	1997-02	29,3	19,5	9,8
E 200/230/280 T (S210)	1998-2799	1996-03	7,5	5,0	2,5
E 200 KOMPRESSOR T (S210)	1998	1997-03	8,3	5,5	2,8
E 240/280/320 V6 T (S210)	2397-3199	1997-03	10,5	7,0	3,5
E 320 T (S210)	3199	1996-97	12,8	8,5	4,3
E 280/320 V6 T 4 MATIC (S210)	2799-3199	1997-03	15,0	10,0	5,0
E 420 T (S210)	4196	1996-97	15,8	10,5	5,3
E 430 V8 T (S210)	4266	1997-03	17,3	11,5	5,8
E 55 AMG T (S210)	5439	1997-02	31,0	20,5	10,3
SLK (R170) 200	1998	1996-00	12,0	8,0	4,0
SLK (R170) 200 K	1998	1996-04	13,5	9,0	4,5
SLK (R170) 230 K	2295	1996-04	15,0	10,0	5,0
SLK (R170) 320 V6	3199	2000-04	15,8	10,5	5,3
SLK (R170) 32 AMG	3199	2001-04	22,5	15,0	7,5
SLK (R171) 200 K	1796	*2004-11*	13,5	9,0	4,5
SLK (R171) 280/300	2996	*2005-11*	16,5	11,0	5,5
SLK (R171) 350	3498	*2004-11*	18,0	12,0	6,0
SLK (R171) 55 AMG	5439	*2004-11*	24,8	16,5	8,3
CLK-GTR	6898	1998-00	4.100,0	3.000,0	1.800,0
CLK 200 (C208)	1998	1997-01	7,5	5,0	2,5
CLK 200 KOMPRESSOR (C208)	1998	1997-02	9,0	6,0	3,0
CLK 230 KOMPRESSOR (C208)	2295	1997-02	9,8	6,5	3,3
CLK 320 (C208)	3199	1997-02	11,8	7,8	3,9
CLK 430 (C208)	4266	1997-02	14,8	9,8	4,9
CLK 200 CABRIO (A208)	1998	1998-01	9,8	6,5	3,3
CLK 200 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	1998	1998-03	12,0	8,0	4,0
CLK 230 KOMPRESSOR CABRIO (A208)	2295	1998-03	12,8	8,5	4,3
CLK 320 CABRIO (A208)	3199	1998-03	17,3	11,5	5,8
CLK 430 CABRIO (A208)	4266	1999-03	20,3	13,5	6,8
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-02	26,3	17,5	8,8
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-10	6,8	4,5	2,3
CLK 240/280 (C209)	2597-2996	2002-10	8,3	5,5	2,8
CLK 320/350 (C209)	3199-3498	2002-10	9,8	6,5	3,3
CLK 500 /C209)	4966-5461	2002-10	12,0	8,0	4,0
CLK 200 K/200 CGI CABRIO (A209)	1796	2003-10	8,3	5,5	2,8
CLK 240/280 CABRIO (A209)	2597-2996	2003-10	9,8	6,5	3,3
CLK 320/350 CABRIO (A209)	3199-3498	2003-10	11,3	7,5	3,8
CLK 500 CABRIO (A209)	4966-5461	2003-10	13,5	9,0	4,5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-06	20,3	13,5	6,8
CLK 63 AMG (C209)	6208	2006-10	21,9	14,6	7,3
CLK 55 AMG CABRIO (A209)	5439	2003-06	21,8	14,5	7,3
CLK 63 AMG CABRIO (A209)	6208	2006-10	23,4	15,6	7,8
SLS (C/R/N197) AMG COUPÉ	6208	2010-14	210,0	140,0	70,0
CLASSE M (W163) ML 230	2295	1997-01	5,3	3,5	1,8
CLASSE M (W163) ML 320/350	3199-3724	1997-05	6,8	4,5	2,3
CLASSE M (W163) ML 430	4266	1997-01	8,3	5,5	2,8
CLASSE M (W163) ML 500	4966	2001-05	9,8	6,5	3,3
CLASSE M (W163) ML 55 AMG	5439	1999-04	12,8	8,5	4,3
CLASSE M (W164) ML 500	4966-5461	*2005-10*	10,5	7,0	3,5
CLASSE M (W164) ML 63 AMG	6208	2006-10	18,8	12,5	6,3
S 280/320 (W/V220)	2799-3199	1998-03	6,0	4,0	2,0
S 350/430/500 (W/V220)	3724-4966	1998-05	7,5	5,0	2,5
S 600 (W/V220)	5786	1999-05	9,0	6,0	3,0
S 600 BITURBO (W/V220)	5513	2002-05	12,0	8,0	4,0
S 55 AMG (W/V220)	5439	2000-02	19,5	13,0	6,5
S 55 K AMG (W/V220)	5439	2002-05	19,5	13,0	6,5
S 65 K AMG (W/V220)	5980	2003-05	21,8	14,5	7,3
CL 500 (C/CL215)	4966	1999-06	12,8	8,5	4,3
CL 600 (C/CL215)	5786	1999-06	15,0	10,0	5,0
CL 600 BITURBO (C/CL215)	5513	2002-06	18,0	12,0	6,0
CL 55 AMG (C/CL215)	5439	1999-06	16,5	11,0	5,5
CL 55 K AMG (C/CL215)	5439	2002-06	19,5	13,0	6,5
CL 65 AMG (C/CL215)	5980	2003-06	24,0	16,0	8,0
C 240 V6 (W203)	2597	2000-05	3,5	2,3	1,2
C 240 T V6 (S203)	2597	2000-05	4,8	3,2	1,6
C 320/350 T V6 (S203)	3199-3498	*2000-07*	5,6	3,7	1,9
C 320/350 V6 (W203)	3199-3498	*2000-07*	4,1	2,7	1,4
C 32 AMG (W/S203)	3199	2000-04	13,5	9,0	4,5
C 55 AMG (W203)	5439	2004-07	16,5	11,0	5,5
C 55 AMG T (S203)	5439	2004-07	16,5	11,0	5,5
C 160/180 SPORTCOUPÉ (C/CL203)	1796-1998	*2001-06*	2,3	1,5	0,8
C 180/200/230 K SP.COUPÉ (C/CL203)	1796	*2000-08*	3,5	2,3	1,2
C 320/350 SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199-3498	*2000-08*	4,8	3,2	1,6
C 32 AMG SPORTCOUPÉ (C/CL203)	3199	2000-04	7,5	5,0	2,5
A 140/160 (W/V168)	1397-1598	1997-04	1,5	1,0	0,5
A 140 L/160 L (W/V168)	1397-1598	2001-04	2,3	1,5	0,8
A 190/210 (W/V168)	1897-2084	2000-04	2,7	1,8	0,9
A 190 L/210 L (W/V168)	1897-2084	2001-04	3,5	2,3	1,2
SL 280/300 (R230)	2996	2008-11	21,0	14,0	7,0
SL 350/350 EVO (R230)	3498-3724	2002-11	25,5	17,0	8,5
SL 500/500 EVO (R230)	4966-5461	2001-11	30,0	20,0	10,0
SL 600/600 EVO (R230)	5513	2003-11	37,5	25,0	12,5
SL 55/55 EVO AMG (R230)	5439	2001-08	55,0	36,5	18,3
SL 63 AMG (R230)	6208	2008-11	75,0	50,0	25,0
SL 65/65 EVO AMG (R230)	5980	2004-10	95,0	63,5	31,5
E 200 K (W211)	1796	2002-09	6,6	4,4	2,2
E 240/240 4MATIC (W211)	2597	2002-05	6,6	4,4	2,2
E 320/350/4MATIC (W211)	3199-3498	2002-09	5,3	3,5	1,8
E 500/500 4MATIC (W211)	4966-5461	2002-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-07	12,0	8,0	4,0
E 63 AMG (W211)	6208	2006-09	17,3	11,5	5,8
E 200 K T (S211)	1796	2003-09	8,1	5,4	2,7
E 240/240 4MATIC T (S211)	2597	2003-05	8,1	5,4	2,7
E 320/350/4MATIC T (S211)	3199-3498	2003-09	6,0	4,0	2,0
E 500/500 4MATIC T (S211)	4966-5461	2003-09	9,0	6,0	3,0
E 55 K AMG T (S211)	5439	2003-07	13,5	9,0	4,5
E 63 AMG T (S211)	6208	2006-09	18,8	12,5	6,3
CLASSE A 200 TURBO (W/C169)	2034	2005-08	3,6	2,4	1,2
CLS 280/300 (C219)	2996	2008-10	8,3	5,5	2,8
CLS 350 (C219)	3498	2004-10	8,3	5,5	2,8
CLS 500 (C219)	4966-5461	2004-10	9,8	6,5	3,3
CLS 55 KOMPRESSOR AMG (C219)	5439	2004-06	14,0	9,3	4,7
CLS 63 AMG (C219)	6208	*2006-10*	17,0	11,3	5,7
S 350 (W/V221)	3498	2005-09	12,0	8,0	4,0
S 450/500 (W/V221)	4663-5461	2005-09	13,5	9,0	4,5
S 600 LUNGA (W/V221)	5513	2006-09	18,0	12,0	6,0
S 63 AMG (V/V221)	6208	2006-09	22,5	15,0	7,5
S 65 AMG (W/V221)	5980	2006-09	37,5	25,0	12,5
SLR MC LAREN	5439	2004-08	300,0	220,0	135,0
SLR ROADSTER	5439	2007-10	400,0	295,0	180,0
SLR MC LAREN 722 EDITION	5439	2006-08	500,0	370,0	220,0
SLR ROADSTER 722S	5439	2008-10	750,0	560,0	335,0
R 350	3498	*2005-07*	5,3	3,5	1,8
R 500	4966	*2005-07*	7,5	5,0	2,5
R 63 AMG	6208	2006-07	14,0	9,3	4,7
B 200 TURBO	2034	2005-07	5,0	3,3	1,7
CLC 350 (CL203)	3498	*2008-11*	7,2	4,8	2,4
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	21,0	12,4	9,3
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	23,0	13,5	10,1
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	23,0	13,5	10,1
230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	17,0	10,0	7,5
230 G CORTO SW	2299	1979-82	18,0	10,6	7,9
230 G LUNGO SW	2299	1979-82	17,0	10,0	7,5
230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	18,0	10,6	7,9
230 GE CORTO SW	2299	1982-89	19,0	11,2	8,4
230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	17,0	10,0	7,5
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	18,0	10,6	7,9
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	23,0	13,5	10,1
280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	23,0	13,5	10,1
300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1989-94	25,0	14,7	11,0
300 GE LUNGO SW	2960	1989-94	27,5	16,2	12,1
320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW	3199	*1993-06*	27,5	16,2	12,1
320 GE/G 320 LUNGO SW	3199	*1993-06*	29,0	17,1	12,8
500 GE V8	4973	1993-94	40,0	23,5	17,6
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	*1998-06*	50,0	29,4	22,1
G 500 V8 LUNGO SW	4966	*1998-06*	55,0	32,5	24,3
G 36 AMG	3606	1995-97	60,0	35,5	26,5
G 55 AMG	5439	1998-04	65,0	38,0	28,7
G 55 KOMPRESSOR AMG	5439	2004-06	80,0	47,0	35,5
VIANO I S. (W639) 3.0/3.2	3199	*2003-07*	10,5	7,0	3,5
GL 450 (X164)	4663	*2006-12*	18,0	12,0	6,0
GL 500 (X164)	5461	*2006-12*	18,0	12,0	6,0

MG

GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
J1/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	52,5	35,0	17,5
L1/L2 MAGNA	1087	1933-34	57,0	38,0	19,0
MIDGET PA ROADSTER	847	1934-36	80,0	53,0	26,5
MIDGET PB ROADSTER	939	1934-36	80,0	53,0	26,5
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	60,0	40,0	20,0
SA SALOON	2288-2322	1937-39	30,0	20,0	10,0
SA DROPHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	60,0	40,0	20,0
VA SALOON	1548	1937-39	27,0	18,0	9,0
VA DROPHEAD COUPÉ	1548	1937-39	55,5	37,0	18,5
WA SALOON	2561	1938-39	34,5	23,0	11,5
WA DROPHEAD COUPÉ	2561	1938-39	67,5	45,0	22,5
TA ROADSTER	1292	1936-39	57,0	38,0	19,0
TB ROADSTER	1250	1939	101,0	67,0	33,5
TC	1250	1945-49	54,0	36,0	18,0
TD	1250	1949-53	49,5	33,0	16,5
TD ARNOLT	1250	1951-53	49,5	33,0	16,5
TF	1250	1953-54	54,0	36,0	18,0
TF 1500	1466	1954-55	54,0	36,0	18,0
YA BERLINA	1250	1947-50	20,3	13,5	6,8
YB BERLINA	1250	1951-53	20,3	13,5	6,8
YT TOURER	1250	1948-50	36,0	24,0	12,0
MAGNETTE ZA/ZB	1489	1953-59	12,8	8,5	4,3
MAGNETTE MKII/MKIV	1489-1622	1959-68	11,3	7,5	3,8
A	1489	1955-59	51,0	34,0	17,0
A COUPÉ	1489	1956-59	42,0	28,0	14,0
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	80,0	50,0	35,0
A TWIN CAM COUPÉ	1588	1958-60	64,0	40,0	28,0
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	48,0	32,0	16,0
A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	40,5	27,0	13,5
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	49,5	33,0	16,5
A 1600 MK2 COUPÉ	1622	1961-62	42,0	28,0	14,0
B SPIDER	1798	1962-74	31,5	21,0	10,5
B SPIDER	1798	1974-80	24,0	16,0	8,0
B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	27,0	18,0	9,0
B GT COUPÉ	1798	1965-74	24,0	16,0	8,0
B GT COUPÉ	1798	1974-80	18,0	12,0	6,0
B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	19,5	13,0	6,5
B GT V8	3528	1972-76	40,5	27,0	13,5
C SPIDER	2912	1967-69	48,0	32,0	16,0
C GT COUPÉ	2912	1967-69	40,5	27,0	13,5
MIDGET MKI	948-1098	1961-64	22,5	15,0	7,5
MIDGET MKII	1098	1964-66	19,5	13,0	6,5
MIDGET MKIII	1275	1966-69	18,0	12,0	6,0
MIDGET MK IV	1275	1969-74	17,3	11,5	5,8
MIDGET MK IV 1500	1493	1974-80	15,0	10,0	5,0
1100	1098	1962-68	6,0	4,0	2,0
1300/1300 MK2	1275	1967-71	6,8	4,5	2,3
RV8	3950	1992-95	25,0	16,7	8,3
F 1.6	1796	2001-02	9,0	6,0	3,0
F 1.8	1796	1996-02	10,5	7,0	3,5
F 1.8 STEPSPEED	1796	1999-02	12,0	8,0	4,0
F 1.8 VVC	1796	1996-02	15,0	10,0	5,0
F 1.8 VVC TROPHY	1588	2001-02	18,0	12,0	6,0
TF 1.6 115	1588	2002-05	9,0	6,0	3,0
TF 1.8 120 STEPSPEED	1796	2002-04	10,5	7,0	3,5
TF 1.8 135	1796	2002-05	12,0	8,0	4,0
TF 1.8 VVC 160	1796	2002-05	15,0	10,0	5,0
ZR 105	1397	*2001-05*	3,0	2,0	1,0
ZR 120	1796	*2001-05*	3,0	2,0	1,0
ZR 160	1796	*2001-05*	5,3	3,5	1,8
ZS 120	1796	*2001-05*	4,5	3,0	1,5
ZS 180	2497	*2001-05*	7,5	5,0	2,5
ZT 160/ZT 180/ZT 190	1796-2497	2001-05	7,5	5,0	2,5
ZT X POWER 385	4601	2002	12,8	8,5	4,3
ZT-T 160//180/190	1796-2497	2002-05	8,3	5,5	2,8
ZT 260 V8	4601	2004-05	15,0	10,0	5,0

MINI

GERMANIA

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ONE/ONE DE LUXE	1598	*2001-07*	4,5	3,0	1,5
COOPER	1598	*2001-07*	6,0	4,0	2,0
COOPER S	1598	2002-07	11,3	7,5	3,8
COOPER S WORKS	1598	2003-07	13,5	9,0	4,5
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	*2004-09*	9,0	6,0	3,0
CABRIO COOPER	1598	*2004-09*	12,0	8,0	4,0
CABRIO COOPER S	1598	*2004-09*	15,8	10,5	5,3
CABRIO COOPER S WORKS	1598	*2006-07*	18,0	12,0	6,0
1.6 16V COOPER WORKS (TUTTE LE V.)	1598	*2008-10*	14,6	9,7	4,9
CLUBMAN COOPER W. (TUTTE LE VER.)	1598	*2008-10*	15,5	10,4	5,2
CABRIO (R57) 1.6 16V COOPER WORKS	1598	*2009-10*	18,3	12,2	6,1

MITSUBISHI

GIAPPONE

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	5,0	3,3	1,7
GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1998	1987-91	8,0	5,3	2,7
COLT (TUTTE LE VER.)	1244-1410	1980-87	2,3	1,5	0,8
COLT TURBO	1598	1983-87	6,0	4,0	2,0
COLT (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1595	1987-92	3,0	2,0	1,0
COLT GTI 16V (TURBO)	1595	1987-91	8,3	5,5	2,8
COLT (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1836	1991-95	2,3	1,5	0,8
COLT (IV S.) TUTTE LE VERSIONI	1299-1834	1994-96	2,3	1,5	0,8
3000 GT	2972	1990-01	19,0	12,7	6,3
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	20,0	13,3	6,7
ECLIPSE	1755-1997	1992-96	6,0	4,0	2,0
ECLIPSE (II S.)	1997	1994-98	6,8	4,5	2,3
LANCER GSR EVO I/II	1997	1992-94	33,0	22,0	11,0
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	36,0	24,0	12,0
LANCER GSR EVO V/VI/VII	1997	1998-03	40,5	27,0	13,5
LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-05	43,5	29,0	14,5
LANCER GSR EVO IX	1997	2005-08	45,0	30,0	15,0

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
LANCER (V S.) 1.3/1.6 16V	1299-1584	2003-08	4,2	2,8	1,4
LANCER (V S.) 2.0 16V SW	1997	2003-08	4,7	3,1	1,6
PAJERO (I S.)	1997-2972	1982-90	7,5	5,0	2,5
PAJERO 3.0 V6 (I S.)	2972	1988-91	7,5	5,0	2,5
PAJERO WAGON (I S.)	1997-2972	1983-90	9,0	6,0	3,0
PAJERO 2.4/2.6 (II S.)	2351-2555	1991-99	6,0	4,0	2,0
PAJERO (II S.) V6/V6 GDI	2972-3497	1991-00	7,5	5,0	2,5
PAJERO V6 (III S.)	3497	1999-06	7,5	5,0	2,5
PAJERO IO (PININ)	1834	1998-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO IO (PININ) GDI	1834-1999	1999-06	3,8	2,5	1,3
PAJERO SPORT	2972	1996-99	5,3	3,5	1,8
PAJERO SPORT (II S.)	2972	1998-04	5,3	3,5	1,8
CARISMA 1.6I 16V/1.8I 16V GDI	1597-1834	1996-03	2,0	1,3	0,7
SPACE GEAR	1997-2972	1994-97	2,4	1,6	0,8
SPACE RUNNER (I S.)	1834-1997	1991-99	1,8	1,2	0,6
SPACE WAGON	1997	1991-96	1,8	1,2	0,6
SPACE WAGON (III S.) 2.0I 2.4I 16V	1997-2351	1998-01	2,4	1,6	0,8
SPACE STAR 1.3/1.6I 16V/1.8I 16V GDI	1299-1834	1998-07	2,1	1,4	0,7
OUTLANDER (I S.)	1997-2378	2003-08	5,3	3,5	1,8

MORGAN — GRAN BRETAGNA

THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	52,5	35,0	17,5
THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	45,0	30,0	15,0
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	52,5	35,0	17,5
F-4/F-2/F-SUPER THREEW. (FORD E93A)	933-1172	1932-52	45,0	30,0	15,0
4-4 (DAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	52,5	35,0	17,5
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	45,0	30,0	15,0
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	45,0	30,0	15,0
4/4 1600 (FIAT/FORD KENT-CVH-EFI)	1584-1599	1968-93	52,5	35,0	17,5
4/4 1800/2000 (FORD)	1796-1999	1993-08	55,5	37,0	18,5
PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	52,5	35,0	17,5
PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	57,0	38,0	19,0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	66,0	44,0	22,0
PLUS 4 (FIAT/ROVER)	1994-1995	1985-01	60,0	40,0	20,0
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)	3528	1976-86	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)	3528	1984-90	60,0	40,0	20,0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	67,5	45,0	22,5
AERO 8	4398	2000-08	75,0	50,0	25,0
PLUS 4 (FORD)	1999	2005-10	62,5	41,5	20,8
ROADSTER V6	2967	2005-08	67,5	45,0	22,5

MORRIS — GRAN BRETAGNA

OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	17,3	11,5	5,8
MINOR BERLINA	847	1929-34	16,5	11,0	5,5
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	21,0	14,0	7,0
TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	13,5	9,0	4,5
EIGHT BERLINA	918	1935-48	15,0	10,0	5,0
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	12,0	8,0	4,0
MINOR	918	1948-50	11,3	7,5	3,8
MINOR	918	1951-53	10,5	7,0	3,5
MINOR	803	1953-56	10,5	7,0	3,5
MINOR 1000	948-1098	1956-71	11,3	7,5	3,8
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	14,3	9,5	4,8
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	15,8	10,5	5,3
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	18,8	12,5	6,3
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	18,8	12,5	6,3
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	20,3	13,5	6,8
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70	10,5	7,0	3,5
MINI MINOR	848	1959-64	17,0	11,3	5,7
MINI MINOR	848	1964-67	12,0	8,0	4,0
MINI COOPER	997	1962-64	20,0	13,3	6,7
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER	998	1964-67	27,5	18,3	9,2
MINI COOPER MK2	998	1968-69	30,0	20,0	10,0
MINI COOPER S	970	1964-65	40,0	26,7	13,3
MINI COOPER S	1275	1964-67	36,0	24,0	12,0
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	36,0	24,0	12,0
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	13,5	9,0	4,5
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	10,5	7,0	3,5
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	19,5	13,0	6,5
1100	1098	1964-67	6,0	4,0	2,0
1100/1300 TRAVELLER	1098-1275	1966-74	6,8	4,5	2,3
1100 MK2	1098	1967-74	6,0	4,0	2,0
1800	1798	1966-68	7,5	5,0	2,5
1800 MK2	1798	1968-74	7,5	5,0	2,5

MOSKVITCH — RUSSIA

2136/2137	1357-1479	1974-87	2,3	1,5	0,8
2138/2140	1357-1479	1974-90	3,0	2,0	1,0
2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	1,5	1,0	0,5
ISH-2126	1479	1987-91	1,5	1,0	0,5

NISSAN — GIAPPONE

DATSUN 240Z/ZG	2393	1969-75	45,0	30,0	15,0
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	30,0	20,0	10,0
DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	22,5	15,0	7,5
PRAIRIE	1974-2388	1988-94	1,8	1,2	0,6
SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	25,5	17,0	8,5
SKYLINE GT-R	2568	1989-91	33,0	22,0	11,0
200/240 SX	1809-2388	1989-02	18,0	12,0	6,0
PRIMERA I S. (TUTTE LE VER.)	1597-1998	1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. 4WD (TUTTE LE VER.)	1998	1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA I S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998	1990-96	1,2	0,8	0,4
PRIMERA II S. (TUTTE LE VERSIONI)	1597-1998	1996-02	1,5	1,0	0,5
PRIMERA II S. SW (TUTTE LE VER.)	1597-1998	1998-02	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III S. (TUTTE LE VERSIONI)	1769-1998	2002-06	1,5	1,0	0,5
PRIMERA III S. SW (TUTTE LE VER.)	1769-1998	2002-06	1,5	1,0	0,5
SUNNY GTI-R	1998	1990-95	25,0	16,7	8,3
300 ZX	2960	1990-97	24,0	16,0	8,0
FIGARO	988	1991-92	18,0	12,0	6,0
MICRA (II S.)	997-1275	1992-03	2,3	1,5	0,8
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	4,5	3,0	1,5
MICRA (III S.) 1.0/1.2/1.4 16V	998-1386	2003-10	3,5	2,3	1,2
MICRA (III S.) 1.6 16V	1598	2005-09	4,8	3,2	1,6
MICRA C+C	1386-1598	2005-10	5,3	3,5	1,8
SERENA	1597-1998	1993-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 1.4I/1.6I 16V	1392-1597	1996-01	1,2	0,8	0,4
NX ALMERA 2.0 16V 3 PORTE GTI	1998	1996-01	3,8	2,5	1,3
ALMERA 1.5/1.8 16V (II S.)	1497-1769	2000-06	2,3	1,5	0,8
MAXIMA QX (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2988	1995-03	3,8	2,5	1,3
PRAIRIE JOY	1998	1995-96	1,8	1,2	0,6
MURANO (I S.)	3498	2004-08	5,0	3,3	1,7
350 Z	3498	2003-09	21,0	14,0	7,0
350 Z ROADSTER	3498	2004-09	22,5	15,0	7,5
PATROL	2753-3956	1980-95	6,8	4,5	2,3
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y60)	4169	1988-97	6,0	4,0	2,0
SAFARI/PATROL GR (SERIE Y61)	4479	1998-04	10,5	7,0	3,5
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	3,8	2,5	1,3
TERRANO II	2389-2960	1992-02	4,5	3,0	1,5
PATHFINDER (II S.)	3275-3954	1997-06	5,3	3,5	1,8
X-TRAIL TUTTE LE VERSIONI (I S.)	1998-2488	2001-07	5,3	3,5	1,8

NSU — GERMANIA

PRINZ I/II/III	583	1958-61	13,5	9,0	4,5
PRINZ 4/4L	598	1961-73	6,0	4,0	2,0
SPORT COUPÉ	583-598	1959-67	18,0	12,0	6,0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	36,0	24,0	12,0
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	7,5	5,0	2,5
1000 TT	1085	1965-68	18,8	12,5	6,3
1000 TTS	996	1967-71	34,5	23,0	11,5
1200 TT	1177	1968-72	24,8	16,5	8,3
1200/1200 C	1177	1967-73	12,0	8,0	4,0
TYP 110/110 SC	1085-1177	1965-67	12,0	8,0	4,0
RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	12,8	8,5	4,3

OM — ITALIA

469 (TUTTE LE VERSIONI)	1496-1622	1922-34	52,5	35,0	17,5
665 «SUPERBA» (TUTTE LE VER.)	1991-2200	1923-34	330,0	220,0	110,0

OPEL — GERMANIA

10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	18,0	12,0	6,0
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	18,0	12,0	6,0
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	22,5	15,0	7,5
7/34 PS	1735	1927-28	15,0	10,0	5,0
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	37,5	25,0	12,5
8/40 PS	1916	1928-30	15,0	10,0	5,0
16/60 PS	4170	1929	24,0	16,0	8,0
14/50 PS	3640	1929-30	22,5	15,0	7,5
4/20 PS	1018	1929-31	18,0	12,0	6,0
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	16,5	11,0	5,5
1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	15,0	10,0	5,0
1 LITER	995	1933	18,0	12,0	6,0
1.3 LITER	1288	1934-35	15,0	10,0	5,0
P4	1073	1935-37	15,0	10,0	5,0
6	1932	1934-37	18,0	12,0	6,0
SUPER 6	2473	1937-38	18,0	12,0	6,0

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
OLYMPIA	1288	1935-37	31,5	21,0	10,5
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	15,0	10,0	5,0
OLYMPIA (TUTTE LE VERSIONI)	1488	1947-52	10,5	7,0	3,5
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA (1100/1700)	1078-1698	1967-70	16,5	11,0	5,5
OLYMPIA COUPÉ LS 1900	1897	1967-70	21,0	14,0	7,0
KADETT	1074	1936-37	18,0	12,0	6,0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	15,0	10,0	5,0
KADETT/KADETT A (TUTTE BERLINA)	993	1962-65	7,5	5,0	2,5
KADETT/KADETT A (TUTTE LE SW)	993	1962-65	9,0	6,0	3,0
KADETT/KADETT A (TUTTE LE COUPÉ)	993	1962-65	12,0	8,0	4,0
KADETT B (TUTTE BERL. 1.0-1.1-1.2)	993-1196	1965-73	6,0	4,0	2,0
KADETT B (TUTTE BERL. 1500-1700)	1492-1698	1967-70	7,5	5,0	2,5
KADETT B (CARAVAN 1.0-1.1-1.2)	1000-1200	1968-73	6,0	4,0	2,0
KADETT B (TUTTE CARAVAN 1500-1700)	1492-1698	1967-70	7,5	5,0	2,5
KADETT B (TUTTE COUPÉ 1.1-1.5-1.7)	1078-1698	1965-70	10,5	7,0	3,5
KADETT B RALLYE COUPÉ 1100 S	1078	1965-70	15,0	10,0	5,0
KADETT B RALLYE COUPÉ 1900 S	1897	1966-70	22,5	15,0	7,5
KADETT LS (TUTTE BERL.DA 1.1 A 1.7)	1078-1698	1967-70	9,0	6,0	3,0
KADETT LS(TUTTE COUPÉ DA 1.1 A 1.7)	1078-1698	1967-71	12,0	8,0	4,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1100-1200	1078-1196	1967-73	15,0	10,0	5,0
KADETT LS COUPÉ RALLYE 1900	1897	1967-73	22,5	15,0	7,5
KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)	993-1196	1973-79	4,0	2,7	1,3
KADETT D (TUTTE LE VERSIONI)	993-1584	1979-84	3,5	2,3	1,2
KADETT E (TUTTE LE VER.)	1196-1796	1984-92	2,5	1,7	0,8
KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-94	6,0	4,0	2,0
KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	36,0	24,0	12,0
KADETT GTE	1796	1983-84	15,0	10,0	5,0
KADETT 1800/2000 GSI	1796-1998	1984-91	13,0	8,7	4,3
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	14,0	9,3	4,7
KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI	1998	1985-93	12,0	8,0	4,0
ADMIRAL	2605-2784	1964-68	11,3	7,5	3,8
ADMIRAL V8	4638	1965-68	13,5	9,0	4,5
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	13,5	9,0	4,5
KAPITAEN	2473	1938-40	18,0	12,0	6,0
KAPITAEN	2473	1948-50	13,5	9,0	4,5
KAPITAEN	2473	1951-53	12,8	8,5	4,3
KAPITAEN	2473	1954-55	12,0	8,0	4,0
KAPITAEN	2473	1955-57	12,0	8,0	4,0
KAPITAEN	2473	1958-59	12,7	8,5	4,3
KAPITAEN	2586-2605	1959-63	12,0	8,0	4,0
KAPITAEN	2605-2784	1964-68	11,3	7,5	3,8
KAPITAEN V8	4638	1965-68	18,0	12,0	6,0
KAPITAEN	2784	1968-70	11,3	7,5	3,8
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VERSIONI)	1488	1953-55	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VERSIONI)	1488	1956-57	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VER.)	1488-1680	1958-60	9,0	6,0	3,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	18,0	12,0	6,0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	18,0	12,0	6,0
1200	1196	1959-62	6,8	4,5	2,3
REKORD	1488-1680	1960-63	9,0	6,0	3,0
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	8,3	5,5	2,8
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	7,5	5,0	2,5
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	6,8	4,5	2,3
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	15,0	10,0	5,0
REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD D CARAVAN	1698-1897	1972-77	3,0	2,0	1,0
REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
REKORD E/E2 CARAVAN	1698-2197	1977-86	2,3	1,5	0,8
COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	10,5	7,0	3,5
COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	10,5	7,0	3,5
COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	24,0	16,0	8,0
DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	33,0	22,0	11,0
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	27,0	18,0	9,0
SENATOR A	2490-2969	1977-88	9,0	6,0	3,0
SENATOR B (II S.)	2490-2594	1987-93	5,3	3,5	1,8
SENATOR B 3.0I/3.0I 24V (II S.)	2969	1987-93	5,3	3,5	1,8
GT 1100	1078	1968-70	18,0	12,0	6,0
GT	1078-1897	1968-73	21,0	14,0	7,0
GT/J	1896-1897	1971-73	19,5	13,0	6,5
MANTA (I S.)	1196-1897	1970-75	12,0	8,0	4,0
MANTA (II/III S.)	1297-1979	1975-88	10,5	7,0	3,5
MANTA 400	2410	1980-85	45,0	30,0	15,0
ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1897	1970-75	4,5	3,0	1,5
ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1196-1979	1975-80	3,0	2,0	1,0
ASCONA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1297-1998	1981-89	2,5	1,7	0,8
ASCONA 400	2410	1980-82	52,5	35,0	17,5
MONZA	2784-2969	1977-82	13,5	9,0	4,5
MONZA	2784-2969	1983-87	15,0	10,0	5,0
CORSA (TUTTE LE VERSIONI)	993-1598	1982-94	1,8	1,2	0,6
CORSA TR (TUTTE LE VERSIONI)	993-1297	1982-93	1,2	0,8	0,4

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
CORSA GSI	1598	1987-94	7,5	5,0	2,5
CORSA (II S.)	973-1389	1993-00	1,7	1,1	0,6
CORSA (II S.) GSI	1598	1993-01	8,3	5,5	2,8
CORSA (III S.)	973-1389	2000-06	1,5	1,0	0,5
CORSA (III S.) GSI/SPORT1.8	1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-94	2,3	1,5	0,8
OMEGA CD 2.4I	2410	1988-93	2,6	1,7	0,9
OMEGA GL 2.6I V6	2594	1990-93	2,7	1,8	0,9
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	3,0	2,0	1,0
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-94	3,8	2,5	1,3
OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-94	2,4	1,6	0,8
OMEGA CARAVAN 2.4I	2410	1988-93	2,6	1,7	0,9
OMEGA GL 2.6I V6 CARAVAN	2594	1990-93	2,7	1,8	0,9
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1991-94	57,0	38,0	19,0
OMEGA 2.0/2.2 /2.5/2.6 (II S.)	1998-2597	1994-03	2,4	1,6	0,8
OMEGA 2.0/2.2/2.5/2.6 SW (II S.)	1998-2597	1994-03	2,7	1,8	0,9
OMEGA 3000 V6 24V/MV6/S.W. (II S.)	2962	1994-01	3,8	2,5	1,3
OMEGA 3.2 V6 24V/SW (II S.)	3175	2000-03	4,5	3,0	1,5
VECTRA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1389-1998	1988-95	1,2	0,8	0,4
VECTRA (I S.) 2000 16V	1998	1989-95	1,7	1,1	0,6
VECTRA (I S.) 4X4	1796-1998	1988-95	2,0	1,3	0,7
VECTRA (I S.) 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	4,5	3,0	1,5
VECTRA (I/II S.) 2.5 V6 24V	2498	1993-00	3,0	2,0	1,0
VECTRA (II S.) 2.5 V6 24V CARAVAN	2498	1996-00	2,3	1,5	0,8
VECTRA (II S.)TUTTE LE VERSIONI	1598-2198	1995-02	1,2	0,8	0,4
VECTRA (II S.) I 500	2498	1999	2,0	1,3	0,7
VECTRA (II S.) CARAVAN	1598-2198	1996-02	2,0	1,3	0,7
VECTRA III S. (TUTTE LE VERSIONI)	1796-2198	2002-08	4,4	2,9	1,5
VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 24V	2792-3175	2002-06	3,8	2,5	1,3
VECTRA (III S.) CARAVAN	1796	2003-08	5,1	3,4	1,7
VECTRA (III S) 2.8 T/3.2 V6 CARAVAN	2792-3175	2003-06	4,5	3,0	1,5
CALIBRA 2.0I/2.0I 16V	1998	1989-98	8,3	5,5	2,8
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	12,0	8,0	4,0
CALIBRA 2.0I 16V 4X4	1998	1989-97	9,0	6,0	3,0
CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	15,0	10,0	5,0
ASTRA (I S.) BERLINA/SW	1389-1998	1991-98	2,3	1,5	0,8
ASTRA (I S.) GSI 16V	1796-1998	1991-94	4,5	3,0	1,5
ASTRA (I S.) GSI 16V	1998	1994-97	6,0	4,0	2,0
ASTRA (I S.) CABRIO	1389-1998	1993-98	4,5	3,0	1,5
ASTRA (II S.) BERLINA/SW	1199-1998	1998-04	2,3	1,5	0,8
ASTRA (II S.) OPC	1998	1999-01	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) OPC TURBO	1998	2002-04	9,8	6,5	3,3
ASTRA (II S.) OPC TURBO SW	1998	2002-04	7,5	5,0	2,5
ASTRA (II S.) COUPÉ 1.8 16V	1796	2000-05	3,8	2,5	1,3
ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V	1998	2000-05	5,3	3,5	1,8
ASTRA (II S.) CABRIO 1.6/1.8 16V	1598-1796	2001-06	5,3	3,5	1,8
ASTRA (II S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V	1998	2002-06	8,3	5,5	2,8
ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC	1998	2005-10	7,5	5,0	2,5
FRONTERA (TUTTE LE VERSIONI)	1998-2410	1991-98	3,8	2,5	1,3
FRONTERA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	2198-3165	1998-05	4,5	3,0	1,5
MONTEREY	3059-3165	1992-98	3,8	2,5	1,3
MONTEREY (II S.)	2999-3494	1998-99	4,5	3,0	1,5
TIGRA	1389-1598	1994-01	4,5	3,0	1,5
TIGRA TWINTOP 1.8 16V	1796	2005-08	6,8	4,5	2,3
SINTRA 2.2 16V	2198	1997-99	2,0	1,3	0,7
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	2,1	1,4	0,7
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-05	4,5	3,0	1,5
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)	1998	2005-07	4,8	3,2	1,6
AGILA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	973-1229	2000-08	2,1	1,4	0,7
SPEEDSTER	2198	2001-07	30,0	20,0	10,0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-07	37,5	25,0	12,5
MERIVA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1364-1796	2003-10	5,0	3,3	1,7
MERIVA (I S.) TURBO OPC	1598	2006-09	6,5	4,3	2,2
SIGNUM 1.8 16V	1796	2003-08	2,3	1,5	0,8
SIGNUM 2.0 TURBO 16V	1998	2003-08	2,7	1,8	0,9
SIGNUM 2.8 T/3.2 V6	2792-3175	2003-06	4,2	2,8	1,4
GT 2.0 TURBO 16V	1998	2007-10	22,5	15,0	7,5

OSCA — ITALIA

1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	530,0	390,0	235,0

PAGANI — ITALIA

ZONDA C12 S	7291	2003-07	1.100,0	800,0	480,0
ZONDA ROADSTER	7291	2003-07	1.500,0	1.100,0	660,0

PANHARD — FRANCIA

4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29	30,0	20,0	10,0
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	42,0	28,0	14,0
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	60,0	40,0	20,0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	42,0	28,0	14,0
DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	12,0	8,0	4,0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	19,5	13,0	6,5
DYNA Z	851	1953-59	12,0	8,0	4,0
DYNA Z CABRIOLET	851	1957-59	21,0	14,0	7,0
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	12,0	8,0	4,0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	24,0	16,0	8,0
17 B/17 BT	848	1963-65	11,3	7,5	3,8
17/17 BREAK	848	1963-65	10,5	7,0	3,5
24 B/BA	848	1964-67	12,0	8,0	4,0
24 BT (TIGRE)	848	1964-67	13,5	9,0	4,5
24 C COUPÉ	848	1963-67	19,5	13,0	6,5
24 CT COUPÉ TIGRE	848	1963-67	21,0	14,0	7,0
CD/RALLYE	848	1963-65	60,0	40,0	20,0

PEGASO — SPAGNA

Z 102	2472-3178	1951-58	680,0	500,0	300,0
Z 102 SPIDER	2472-3178	1951-58	810,0	600,0	360,0

PEUGEOT — FRANCIA

172 BS SPORT	720	1923-24	62,5	41,5	20,8
172 BC CABRIOLET	667-720	1924-25	20,0	13,3	6,7
172 BC CABRIOLET (ITALIA)	667-720	1925-26	25,1	16,7	8,4
172 R/M/S CABRIOLET	695-950	1926-29	20,0	13,3	6,7
177 B/BL TORPEDO	1525	1924-26	20,0	13,3	6,7
172 R/M/S TORPEDO	695-950	1926-29	18,8	12,5	6,3
172 R/M/S COUPÉ	695-950	1926-29	18,8	12,5	6,3
177 M TORPEDO	1393-1615	1927-28	18,8	12,5	6,3
177 M BERLINA WEYMANN	1393-1615	1927-28	18,8	12,5	6,3
177 R BERLINA	1393-1615	1928	18,8	12,5	6,3
190 S COACH	695	1928-31	14,5	9,7	4,8
190 S CABRIOLET	695	1928-31	20,0	13,3	6,7
201 BERLINA	1122	1930-32	19,5	13,0	6,5
201 COUPÉ SPIDER	1122	1930-32	25,1	16,7	8,4
201 CABRIOLET	1122	1930-32	27,5	18,3	9,2
201 E BERLINA	1122	1931-32	18,8	12,5	6,3
201 E COUPÉ SPIDER	1122	1931-32	25,1	16,7	8,4
201 C BERLINA	1122	1932	18,8	12,5	6,3
201 C COUPÉ	1122	1932	25,1	16,7	8,4
201 C COUPÉ APRIBILE	1122	1932	31,0	20,8	10,4
201 C ROADSTER	1122	1932	38,0	25,3	12,7
201 B BERLINA	1122	1933	18,8	12,5	6,3
201 B COUPÉ	1122	1933	25,1	16,7	8,4
201 BR BERLINA	1122	1934	18,8	12,5	6,3
201 BR COUPÉ	1122	1934	25,1	16,7	8,4
201 D COUPÉ	1307	1935-36	37,5	25,0	12,5
201 M CABRIOLET	1465	1936-37	29,0	19,3	9,7
301 C BERLINA	1465	1932-33	21,5	14,3	7,2
301 C LIMOUSINE	1465	1932-33	21,3	14,2	7,1
301 LIMOUSINE FAMILIARE	1465	1933	20,0	13,3	6,7
301 C COUPÉ	1465	1932-33	31,0	20,8	10,4
301 C COUPÉ APRIBILE	1465	1932-33	35,0	23,3	11,7
301 C ROADSTER	1465	1932-33	43,5	29,0	14,5
301 CR BERLINA	1465	1933-34	21,3	14,2	7,1
301 CR BERLINA AERODINAMICA	1465	1933-34	37,0	24,7	12,3
301 CR COUPÉ	1465	1933-34	31,0	20,8	10,4
301 CR COUPÉ GOLF	1465	1933-34	39,0	26,0	13,0
301 CR COUPÉ APRIBILE	1465	1933-34	45,0	30,0	15,0
301 CR CABRIOLET AERODINAMICA	1465	1933-34	37,5	25,0	12,5
301 CR ROADSTER	1465	1933-34	52,5	35,0	17,5
301 LR LIMOUSINE FAMILIARE	1465	1933-34	15,0	10,0	5,0
301 D BERLINA	1465	1935-36	12,0	8,0	4,0
301 D LIMOUSINE	1465	1935-36	8,5	5,7	2,8
301 D COUPÉ	1465	1935-36	45,0	30,0	15,0
301 D CABRIOLET	1465	1935-36	47,5	31,5	15,8
401 D BERLINA	1720	1934-35	22,5	15,0	7,5
401 D LIMOUSINE	1720	1934-35	13,5	9,0	4,5
401 D LIMOUSINE FAMILIARE	1720	1934-35	13,5	9,0	4,5
401 D COUPÉ GOLF	1720	1934-35	36,0	24,0	12,0
401 D COUPÉ APRIBILE	1720	1934-35	39,0	26,0	13,0
401 D ROADSTER	1720	1934-35	57,0	38,0	19,0
401 D ECLIPSE	1720	1935	375,0	250,0	125,0
601 C BERLINA	2148	1934	25,1	16,7	8,4
601 L/DL BERLINA AERODINAMICA	2148	1934-35	35,0	23,3	11,7
601 L LIMOUSINE	2148	1934	25,1	16,7	8,4
601 D/DL LIMOUSINE	2148	1934-35	25,1	16,7	8,4
601 L/DL COUPÉ AERODINAMICA	2148	1934-35	100,0	66,5	33,5
601 L/DL COUPÉ SPORT	2148	1934-35	88,0	58,5	29,3
601 D COUPÉ	2148	1935	83,0	55,0	27,5
601 C/D ROADSTER	2148	1934	125,0	84,0	42,0
601 D ECLIPSE	2148	1935	500,0	335,0	170,0
202 BERLINA	1133	1938-49	12,7	8,5	4,2
202 BERLINA TETTO APRIBILE	1133	1939-48	19,0	12,7	6,3
202 FAMILIARE	1133	1939-40	18,0	12,0	6,0
202 FAMILIARE LEGNO	1133	1947-49	25,1	16,7	8,4
202 CABRIOLET	1133	1939-48	25,0	16,7	8,3
302 BERLINA	1758	1937-38	18,8	12,5	6,3
302 CABRIOLET	1758	1937-38	75,0	50,0	25,0
402 LIMOUSINE/C4/C4Y/L FAMILIARE	1991-2142	1936-38	18,8	12,5	6,3
402 COUPÉ	1991	1936-38	65,0	43,5	21,7
402 CABRIOLET	1991	1936-38	87,0	58,0	29,0
402 ROADSTER	1991	1936-38	98,0	65,5	32,5
402 ECLIPSE	1991	1936-38	210,0	140,0	70,0
402-302 DARL'MAT	1991	1937	870,0	580,0	290,0
402 LEGÈRE	1991-2142	1937-40	20,0	13,3	6,7
402 LEGÈRE COUPÉ	1991	1937-38	56,5	37,5	18,8
402 LEGÈRE COUPÉ APRIBILE	1991	1937-38	60,0	40,0	20,0
402 B LEGÈRE BERLINA	2142	1938-40	29,0	19,3	9,7
402 B LIM./BL LIM. FAM./FURGO. K3	2142	1938-40	16,5	11,0	5,5
402 B COUPÉ	2142	1938-39	65,0	43,5	21,7
402 B COUPÉ APRIBILE	2142	1938-39	75,0	50,0	25,0
402 B ECLIPSE	2142	1938-39	315,0	210,0	105,0
203 BERLINA	1290	1948-60	12,5	8,3	4,2
203 BERLINA DECOUVRABLE	1290	1948-54	31,0	20,8	10,4
203 BERLINA SPECIAL DARL'MAT	1290	1948-60	69,5	43,5	30,5
203 L/CL FAMILIARE	1290	1950-56	12,5	8,3	4,2
203 COUPÉ (USINE)	1290	1952-60	87,0	54,5	38,0
203 COUPÉ DARL'MAT	1290	1952-54	115,0	72,0	50,5
203 CABRIOLET (USINE)	1290	1951-56	80,0	50,0	35,0
203 CABRIOLET DARL'MAT	1290	1951-56	104,0	65,0	45,5
403 8CV	1468	1956-65	11,3	7,5	3,8
403 SEPT/B	1290-1468	1960-66	8,0	5,3	2,7
403 DIESEL	1816	1960-66	7,5	5,0	2,5
403 L/BL FAMILIARE	1290-1468	1957-62	13,8	9,2	4,6
403 FAMILIALE D	1816	1960-62	9,0	6,0	3,0
403 COUPÉ (DARL'MAT)	1468	1956-61	90,0	56,5	39,5
403 CABRIOLET (USINE)	1468	1956-61	75,0	47,0	33,0
403 CABRIOLET DARL'MAT	1468	1956-61	102,0	64,0	45,0
404 BERLINA	1618	1960-75	7,5	5,0	2,5
404/8	1468	1968-69	5,6	3,7	1,9
404 SUPER LUXE CARB./INIEZIONE	1618	1962-68	9,0	6,0	3,0
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	9,0	6,0	3,0
404 FAMILIARE SUPERLUXE	1618	1962-71	10,5	7,0	3,5
404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-69	39,0	26,0	13,0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	50,5	33,5	16,8
404 PICKUP	1618	1973-79	4,1	2,7	1,4
204 BERLINA	1130	1965-76	7,5	5,0	2,5
204 BREAK	1130	1965-76	6,3	4,2	2,1
204 COUPÉ	1130	1966-70	9,0	6,0	3,0
204 CABRIOLET	1130	1966-70	13,0	8,7	4,3
304 BERLINA	1288	1969-80	3,8	2,5	1,3
304 BREAK	1288	1970-80	5,5	3,7	1,8
304 COUPÉ	1288	1971-75	8,0	5,3	2,7
304 S COUPÉ	1288	1972-75	9,0	6,0	3,0
304 CABRIOLET	1288	1971-75	9,0	6,0	3,0
304 S CABRIOLET	1288	1972-75	11,0	7,3	3,7
504 BERLINA CARBURATORI	1769-1971	1968-83	6,8	4,5	2,3
504 BERLINA INIEZIONE	1796-1971	1968-78	9,0	6,0	3,0
504 BREAK/FAMILIARE 2000	1971	1971-92	10,1	6,7	3,4
504 COUPÉ 1800	1796	1969-74	18,0	12,0	6,0
504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	20,0	13,3	6,7
504 COUPÉ V6	2664	1975-78	23,0	15,3	7,7
504 COUPÉ V6 TI	2664	1978-83	26,8	17,9	8,9
504 CABRIOLET 1800	1796	1969-74	23,8	15,9	7,9
504 CABRIOLET 2000 (I S.)	1971	1971-74	26,6	17,7	8,9
504 CABRIOLET 2000 (II S.)	1971	1978-83	23,4	15,6	7,8
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	48,0	32,0	16,0
104 BERLINA	954-1361	1972-88	3,0	2,0	1,0
104 Z/ZL/ZR	954-1124	1973-88	3,8	2,5	1,3
104 ZS (80CV)	1361	1975-85	14,0	9,3	4,7
104 ZS (95CV)	1360	1979	15,0	10,0	5,0
604 SL	2664	1975-81	8,7	5,8	2,9
604 TI/STI	2664	1978-83	10,1	6,7	3,4
604 GTI	2849	1983-86	12,3	8,2	4,1
305 GL/GR BERLINA	1290-1580	1978-87	2,5	1,7	0,8
305 SR/S/GT BERLINA	1372-1580	1978-87	3,9	2,6	1,3
305 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)	1290-1905	1980-89	3,8	2,5	1,3
P4 2.0 (XN8)	1971	1982-85	13,5	7,9	6,0
P4 2.7 V6 (PRV)	2664	1982-85	24,6	14,5	10,9
205 (TUTTE LE VERSIONI)	954-1905	1983-96	2,7	1,8	0,9
205 RALLYE	1294	1988-92	14,9	11,0	6,6
205 GTI (105 - 115 CV)	1580	1984-92	13,5	10,0	6,0
205 GTI 1.9	1905	1986-94	25,0	18,5	11,1
205 GTI (105 - 115 CV) GUTMANN	1580	1984-92	38,0	25,3	12,7

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
205 GTI 1.9 GUTMANN	1905	1986-94	45,0	30,0	15,0
205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	5,4	4,0	2,4
205 1.6 CTI CABRIOLET	1580	1986-93	12,2	9,0	5,4
205 1.9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	13,5	10,0	6,0
205 1.9 CTI CABRIOLET GUTMANN	1905	1992-94	48,0	32,0	16,0
205 CABRIOLET ROLAND GARROS	1360-1580	1990-95	9,0	6,0	3,0
205 TURBO 16	1775	1984-86	340,0	250,0	150,0
309 (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1905	1985-94	2,6	1,7	0,9
309 GTI	1905	1989-92	10,5	7,0	3,5
309 GTI 16V	1905	1990-94	15,0	10,0	5,0
505 (TUTTE LE VERSIONI)	1796-1995	1979-92	5,0	3,3	1,7
505 2.0/2.2 GTI	1995-2165	1984-90	9,0	6,0	3,0
505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6	2155-2849	1985-89	11,5	8,5	5,1
505 BREAK/FAMILIARE	1796-2165	1982-92	5,0	3,3	1,7
505 BREAK 4X4 DANGEL	1971	1985	22,5	15,0	7,5
405 GL/GR/GRI	1360-1905	1987-97	2,1	1,4	0,7
405 SR/SRI/STI	1560-1998	1987-94	3,8	2,5	1,3
405 BREAK (TUTTE LE VER.)	1360-1998	1988-97	2,6	1,7	0,9
405 X4/X4 BREAK	1905-1998	1989-95	2,6	1,7	0,9
405 MI16/MI16 X4	1905-1998	1987-95	10,5	7,0	3,5
405 T16	1998	1992-95	22,5	15,0	7,5
106 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	954-1587	1991-97	2,6	1,7	0,9
106 (II S.) TUTTE LE VERSIONI	954-1587	1996-04	1,8	1,2	0,6
106 XSI 1.4	1360	1991-94	4,7	3,5	2,1
106 XSI 1.6	1587	1994-96	5,0	3,7	2,2
106 RALLYE (I S.)	1294	1993-96	8,1	6,0	3,6
106 RALLYE(II S.) 8V	1587	1996-98	7,4	5,5	3,3
106 RALLYE (II S.) 16V	1587	1998-04	9,5	7,0	4,2
106 GTI/S 16 (II S.)	1587	1996-98	9,5	7,0	4,2
306 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1998	1993-01	2,6	1,7	0,9
306 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1761	1997-02	2,6	1,7	0,9
306 GTI 16V/RALLYE	1998	1996-00	8,7	5,8	2,9
306 S16	1998	1993-96	8,7	5,8	2,9
306 CABRIOLET 1.6	1587	1997-02	5,0	3,3	1,7
306 CABRIOLET 1.8/2.0	1761-1998	1994-97	6,0	4,0	2,0
306 CABRIOLET 1.8/2.0 16V	1761-1998	1997-02	8,5	5,7	2,8
306 CABRIOLET ROLAND GARROS	1761	1995-97	6,5	4,3	2,2
406 (TUTTE LE VERSIONI)	1580-2230	1995-04	2,6	1,7	0,9
406 SV (TURBO)	1998	1996-99	3,0	2,0	1,0
406 3.0 V6 24V/II S.	2946	1997-01	5,5	3,7	1,8
406 BREAK (TUTTE LE VER.)	1749-2230	1996-04	2,6	1,7	0,9
406 BREAK SV (TURBO)	1998	1996-99	3,0	2,0	1,0
406 BREAK 3.0 V6 24V/II S.	2946	1997-01	5,5	3,7	1,8
406 COUPÉ 2.0/2.2 16V	1997-2230	1997-05	6,0	4,0	2,0
406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1997-05	10,0	6,7	3,3
406 3.0 COUPÉ V6 24V PLUS 70 ANNI	2946	2000-01	13,5	9,0	4,5
406 COUPÉ 3.0 V6 24V "ULTIMA ED."	2946	2004-05	12,5	8,3	4,2
206 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587	1998-09	2,6	1,7	0,9
206 SW (TUTTE LE VERSIONI)	1124-1587	2002-08	2,6	1,7	0,9
206 GTI/S.W GTI	1997	1999-04	5,3	3,5	1,8
206 GT (WRC)	1997	1999-00	9,0	6,0	3,0
206 RC	1997	2003-06	7,0	4,7	2,3
206 CC	1587-1997	2001-07	5,3	3,5	1,8
307 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)	1360-1587	2001-08	2,4	1,6	0,8
307 2.0 16V	1997	2001-07	2,7	1,8	0,9
307 STATION WAGON (TUTTE LE VER.)	1360-1587	2002-08	2,4	1,6	0,8
307 STATION WAGON 2.0 16V	1997	2002-07	2,7	1,8	0,9
307 CC 1.6 16V	1587	2004-08	4,5	3,0	1,5
307 CC 2.0 16V	1997	2004-08	4,5	3,0	1,5
605 2.0 SVI/SVI PLUS	1998	1990-92	4,0	2,7	1,3
605 2.0 SRI	1998	1991-94	2,7	1,8	0,9
605 2.0 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1998	1993-99	4,0	2,7	1,3
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	2,8	1,9	0,9
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	5,0	3,3	1,7
605 2.9 V6 SRI	2946	1997-99	2,7	1,8	0,9
605 3.0 SV	2975	1991-94	4,5	3,0	1,5
605 3.0 SV 24	2963-2975	1990-97	6,0	4,0	2,0
605 3.0 SV 24	2963-2975	1997-99	5,5	3,7	1,8
407 (I S.) 3.0 V6 24V	2946	2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I S.) 3.0 V6 24V SW	2946	2004-06	2,7	1,8	0,9
407 (I S.) COUPÉ 2.2	2230	2005-09	5,3	3,5	1,8
407 (I S.) COUPÉ 3.0 V6	2946	2005-09	7,5	5,0	2,5
607 2.2 16V	2230	2000-07	2,5	1,7	0,8
607 3.0 V6 24V	2946	2000-09	4,8	3,2	1,6
806 2.0/2.0 TURBO	1997-1998	1994-02	3,8	2,5	1,3
RANCH 1.4	1360	1996-09	3,9	2,6	1,3
RANCH 1.6 16V	1587	2001-07	4,5	3,0	1,5
807 2.0/2.2 16V	1997-2230	2002-10	5,1	3,4	1,7
807 2.9 V6 24V	2946	2002-06	2,6	1,7	0,9
207 1.6 THP 150/156 CV	1598	2006-11	3,0	2,0	1,0
207 1.6 THP 175 CV	1598	2007-10	5,1	3,4	1,7
207 CC VTI	1598	2007-11	4,5	3,0	1,5
207 CC THP	1598	2007-11	5,5	3,7	1,8
308 (I S.) 1.6 THP 200 CV	1598	2010-11	6,8	4,5	2,3
308 (I S.) CC 1.6 VTI	1598	2009-11	5,0	3,3	1,7
308 (I S.) CC 1.6 THP 140/150/6 CV	1598	2009-11	6,0	4,0	2,0
308 (I S.) CC 1.6 THP 200 CV	1598	2010-11	7,5	5,0	2,5

PEUGEOT DANGEL — FRANCIA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
504 BREAK	1971-2304	1980-85	18,8	12,5	6,3
504 PICK UP	1971-2304	1982-85	12,5	8,3	4,2

PORSCHE — GERMANIA

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
356 1100 (40 CV)	1086	1950-51	320,0	200,0	140,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1950-51	400,0	250,0	175,0
356 1100 (40 CV)	1086	1952-54	190,0	120,0	84,0
356 1100 (40 CV) CABRIOLET	1086	1952-54	240,0	150,0	105,0
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	145,0	90,0	63,0
356 1300 (60 CV) S	1290	1953-55	160,0	100,0	70,0
356 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1951-54	175,0	110,0	77,0
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	160,0	100,0	70,0
356 1500 (60 CV) CABRIOLET	1488	1951-52	180,0	120,0	60,0
356 1500 (54 CV)	1488	1952-55	160,0	100,0	70,0
356 1500 (54 CV) CABRIOLET	1488	1952-55	200,0	125,0	88,0
356 1500 (70 CV) SUPER	1488	1952-55	165,0	110,0	55,0
356 1500 (70 CV) SUPER CABRIOLET	1488	1952-55	205,0	135,0	67,5
356 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498	1955	550,0	405,0	245,0
356 1500 (54 CV) SPEEDSTER	1488	1954	370,0	275,0	165,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET	1286	1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286	1954-55	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286	1954-55	190,0	120,0	84,0
356 A 1300 (60 CV) S	1286	1955-57	150,0	95,0	66,5
356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET	1286	1955-57	190,0	120,0	84,0
356 A 1600 (60 CV)	1582	1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582	1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1600 (75 CV) S	1582	1955-59	145,0	90,0	63,0
356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1955-59	185,0	115,0	81,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA	1498	1955-57	550,0	405,0	245,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA	1587	1958-59	580,0	425,0	255,0
356 A 1500 (110 CV) GT CARRERA	1498	1956-57	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA	1587	1958-59	700,0	520,0	310,0
356 A 1600 (60 CV) SPEEDSTER	1582	1955-58	300,0	220,0	135,0
356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA SP.	1498	1955-57	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA SP.	1587	1958-59	1.000,0	740,0	445,0
356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA SP.	1587	1958-59	810,0	600,0	360,0
356 1600 (60 CV) CONVERTIBLE D	1582	1958-59	225,0	165,0	99,0
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-60	91,0	57,0	40,0
356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582	1959-60	117,0	73,0	51,0
356 1600 (60 CV) ROADSTER	1582	1959-61	190,0	140,0	84,0
356 B 1600 (75 CV) S	1582	1959-61	99,0	66,0	33,0
356 B 1600 (75 CV) S	1582	1961-63	96,0	64,0	32,0
356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1959-61	120,0	75,0	52,5
356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET	1582	1961-63	110,0	73,0	36,5
356 B 1600 (90 CV) S	1582	1960-61	107,0	67,0	47,0
356 B 1600 (90 CV) S	1582	1961-63	98,0	65,0	32,5
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582	1960-61	130,0	87,0	43,5
356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET	1582	1961-63	130,0	85,0	42,5
356 B 1600 (115 CV) GS CARRERA	1587	1960-61	485,0	360,0	215,0
356 B 1600 (115 CV) GT CARRERA	1587	1960-61	550,0	405,0	245,0
356 B 1600 (60 CV)	1582	1961-63	85,0	53,0	37,0
356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET	1582	1961-63	115,0	72,0	50,5
356 B 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966	1961-63	485,0	360,0	215,0
356 B 2000 (130 CV) GT CARRERA	1966	1961-63	550,0	405,0	245,0
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	107,0	67,0	47,0
356 C 1600 (75 CV) CABRIOLET	1582	1963-65	145,0	90,0	63,0
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	117,0	73,0	51,0
356 SC 1600 (95 CV) CABRIOLET	1582	1963-65	160,0	100,0	70,0
356 C 2000 (130 CV) GS CARRERA	1966	1963-66	465,0	345,0	205,0
911 2.0 (CARB. SOLEX)	1991	1963-64	240,0	150,0	105,0
911 2.0	1991	1965-68	140,0	88,0	61,5
911 2.0 S (CARBURATORI)	1991	1966-68	210,0	140,0	70,0
911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA	1991	1966-68	180,0	120,0	60,0
911 2.0 L	1991	1967-68	160,0	100,0	70,0
911 2.0 L TARGA	1991	1967-68	170,0	105,0	73,5
911 2.0 T	1991	1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1967-68	104,0	65,0	45,5
911 2.0 E	1991	1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 E TARGA	1991	1967-69	117,0	73,0	51,0
911 2.0 T	1991	1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 T TARGA	1991	1968-69	104,0	65,0	45,5
911 2.0 S (INIEZIONE)	1991	1968-69	180,0	120,0	60,0
911 2.0 S (INIEZIONE) TARGA	1991	1968-69	160,0	105,0	52,5
911 2.2 T	2195	1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 T TARGA	2195	1969-71	109,0	68,0	47,5
911 2.2 E	2195	1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 E TARGA	2195	1969-71	140,0	88,0	61,5
911 2.2 S	2195	1969-71	190,0	125,0	62,5
911 2.2 S TARGA	2195	1969-71	165,0	110,0	55,0
911 2.4 T	2341	1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 T TARGA	2341	1971-73	125,0	78,0	54,5
911 2.4 E	2341	1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 E TARGA	2341	1971-73	150,0	93,0	65,0
911 2.4 S	2341	1971-73	205,0	135,0	67,5
911 2.4 S TARGA	2341	1971-73	180,0	120,0	60,0
911 2.7 CARRERA RS	2687	1972-73	610,0	450,0	270,0
911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT	2687	1972-73	880,0	650,0	390,0
911 2.7	2687	1974-75	85,0	56,5	28,3
911 2.7 TARGA	2687	1974-75	86,0	57,5	28,7
911 2.7 S	2687	1973-75	90,0	60,0	30,0
911 2.7 S TARGA	2687	1973-75	92,0	61,5	30,5
911 2.7 CARRERA	2687	1974-75	160,0	100,0	70,0
911 2.7 CARRERA TARGA	2687	1974-75	155,0	97,0	68,0
911 2.7 UNIFICATA	2687	1976-77	78,0	52,0	26,0
911 2.7 UNIFICATA TARGA	2687	1976-77	79,0	52,5	26,3
911 3.0 CARRERA	2994	1975-77	113,0	75,0	37,5
911 3.0 CARRERA TARGA	2994	1975-77	102,0	68,0	34,0
911 (930) 3.0 TURBO	2993	1975-77	170,0	100,0	75,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1977-88	145,0	85,0	64,0
911 (930) 3.3 TURBO	3299	1988-89	160,0	95,0	71,5
911 (930) 3.3 TURBO TARGA	3299	1988-89	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1987-88	160,0	100,0	70,0
911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET	3299	1988-89	175,0	110,0	77,0
911 3.0 SC (180-188 CV)	2994	1977-80	69,0	46,0	23,0
911 3.0 SC GIUBILEO	2994	1977-80	75,0	50,0	25,0
911 3.0 SC (180-188 CV) TARGA	2994	1977-80	78,0	52,0	26,0
911 3.0 SC (204 CV)	2994	1980-83	78,0	52,0	26,0
911 3.0 SC (204 CV) TARGA	2994	1980-83	78,0	52,0	26,0
911 3.0 SC (204 CV) CABRIOLET	2994	1983	80,0	53,0	26,5
911 3.2 CARRERA (CAMBIO 915)	3164	1983-87	100,0	62,5	44,0
911 3.2 CARRERA (CAMBIO G50)	3164	1987-89	110,0	73,5	36,5
911 3.2 CARRERA GIUBILEO	3164	1987-89	135,0	84,0	59,0
911 3.2 CARRERA TURBOL.(CAMBIO 915)	3164	1983-87	130,0	81,0	57,0
911 3.2 CARRERA TURBOL.(CAMBIO G50)	3164	1987-89	140,0	93,0	46,5
911 3.2 CARRERA TARGA (CAMBIO915)	3164	1983-87	95,0	59,5	41,5
911 3.2 CARRERA TARGA (CAMBIO G50)	3164	1987-89	105,0	70,0	35,0
911 3.2 CARRERA TARGA GIUBILEO	3164	1987-89	115,0	72,0	50,5
911 3.2 CARRERA TARGA T.(CAMBIO915)	3164	1983-87	125,0	78,0	54,5
911 3.2CARRERA TARGA T.(CAMBIO G50)	3164	1987-89	135,0	90,0	45,0
911 3.2 CARRERA CABRIO (CAMBIO 915)	3164	1983-87	110,0	69,0	48,0
911 3.2 CARRERA CABRIO (CAMBIO G50)	3164	1987-89	120,0	80,0	40,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET GIUBILEO	3164	1987-89	135,0	84,0	59,0
911 3.2 CARRERA CABRIOLET T.LOOK	3164	1983-89	125,0	78,0	54,5
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER	3164	1988-89	230,0	170,0	102,0
911 3.2 CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3164	1989	200,0	150,0	89,0
959	2850	1987-88	1.800,0	1.300,0	800,0
911 (964) CARRERA 2	3600	1989-94	101,0	63,0	44,0
911 (964) CARRERA 2 TIPTRONIC	3600	1989-93	84,0	52,5	37,0
911 (964) CARRERA 2 TURBOLOOK	3600	1989-94	112,0	70,0	49,0
911 (964) CARRERA 2 TIP. TURBOLOOK	3600	1989-93	103,0	64,5	45,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA	3600	1989-93	110,0	68,5	48,0
911 (964) CARRERA 2 TARGA TIPTRONIC	3600	1989-93	89,0	55,5	39,0
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET	3600	1989-94	112,0	70,0	49,0
911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET TIP.	3600	1989-93	92,0	57,5	40,5
911 (964) CARRERA 2 CABR. TURBOL.	3600	1989-94	125,0	78,0	54,5
911(964) CARRERA 2 CABR.TIP.TURBOL.	3600	1989-93	106,0	66,5	46,5
911 (964) CARRERA 4	3600	1989-94	86,0	53,5	37,5
911 (964) CARRERA 4 GIUBILEO	3600	1989-94	106,0	66,0	46,0
911 (964) CARRERA 4 TURBOLOOK	3600	1989-94	101,0	63,0	44,0
911 (964) CARRERA 4 TARGA	3600	1989-94	92,0	57,5	40,5
911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1989-94	92,0	57,5	40,5
911 (964) CARRERA 4 CABR. TURBOL.	3600	1989-94	113,0	70,5	49,5
911 (964) TURBO 3.3	3299	1990-92	175,0	110,0	77,0
911 (964) TURBO 3.6	3600	1992-94	210,0	130,0	91,0
911 (964) CARRERA RS	3600-3746	1991-93	290,0	180,0	125,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER	3600	1993-94	240,0	150,0	105,0
911 (964) CARRERA SPEEDSTER T. LOOK	3600	1993-94	560,0	350,0	245,0
911 (993) CARRERA	3600	1993-95	104,0	77,0	46,0
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1993-95	81,0	60,0	36,0
911 (993) CARRERA	3600	1995-98	111,0	83,0	49,5

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (**€ x 000**)		
911 (993) CARRERA TIPTRONIC	3600	1995-98	84,0	62,5	37,5
911 (993) CARRERA TARGA	3600-3746	1995-98	130,0	80,0	56,0
911 (993) CARRERA TARGA TIPTRONIC	3600-3746	1995-98	104,0	65,0	45,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1994-95	130,0	82,0	57,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1994-95	106,0	66,0	46,0
911 (993) CARRERA CABRIOLET	3600	1995-98	118,0	73,5	51,5
911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.	3600	1995-98	98,0	61,5	43,0
911 (993) CARRERA 4	3600	1994-95	88,0	65,0	39,0
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1994-95	107,0	67,0	47,0
911 (993) CARRERA 4	3600	1995-98	92,0	68,0	41,0
911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET	3600	1995-98	107,0	67,0	47,0
911 (993) CARRERA 4S	3600	1995-98	150,0	100,0	50,0
911 (993) CARRERA RS	3746	1993-97	420,0	280,0	140,0
911 (993) CARRERA S	3600	1996-97	160,0	105,0	52,5
911 (993) GT2	3600	1995-98	1.100,0	750,0	375,0
911 (993) TURBO 3.6	3600	1995-98	250,0	165,0	83,0
911 (993) TURBO 3.6 S	3600	1997-98	420,0	245,0	185,0
911 (996) CARRERA	3387	1997-01	44,0	32,5	19,6
911 (996) CARRERA TIPTRONIC	3387	1997-01	32,5	24,1	14,4
911 (996) CARRERA CABRIOLET	3387	1998-01	49,5	31,0	21,7
911 (996) CARRERA CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	40,0	25,0	17,5
911 (996) CARRERA 4	3387	1998-01	38,0	28,1	16,9
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET	3387	1998-01	46,5	34,5	20,7
911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.	3387	1998-01	40,0	29,6	17,8
911 (996) GT1	3198	1997-98	7.000,0	5.200,0	3.100,0
911 (996) GT2	3600	1998-02	190,0	140,0	84,0
911 (996) GT2	3600	2002-04	195,0	145,0	87,0
911 (996) GT3	3600	1999-01	110,0	81,0	49,0
911 (996) GT3	3600	2003-05	120,0	89,0	53,5
911 (996) GT3 RS	3600	2003-05	270,0	200,0	120,0
911 (996) CARRERA 3.6	3596	2001-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA	3596	2001-04	55,5	37,0	18,5
911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.	3596	2001-05	49,0	32,5	16,3
911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 3.6 CABR. TIP.	3596	2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (996) CARRERA 4 3.6	3596	2001-04	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC	3596	2001-05	46,0	30,5	15,3
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET	3596	2001-05	54,5	36,5	18,2
911 (996) CARRERA 4 3.6 CABR. TIP.	3596	2001-05	47,5	31,5	15,8
911 (996) CARRERA 4S	3596	2001-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC	3596	2001-05	62,0	41,5	20,7
911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET	3596	2003-05	73,5	49,0	24,5
911 (996) CARRERA 4S CABR. TIP.	3596	2003-05	67,0	44,5	22,3
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANNIV.	3596	2003-04	78,0	51,5	25,8
911 (996) CARRERA 3.6 40° ANN. TIP.	3596	2003-04	70,0	46,5	23,3
911 (996) TURBO 3.6	3600	2000-01	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6	3600	2001-06	84,0	62,0	37,5
911 (996) TURBO 3.6 S	3600	2000-05	95,0	70,5	42,0
911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET	3600	2003-06	100,0	74,0	44,5
911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET	3600	2003-06	110,0	81,0	49,0
911 (997) CARRERA MK1	3596-3614	2004-08	47,5	35,0	21,0
911 (997) CARRERA TIPTRONIC MK1	3596-3614	2004-08	52,0	38,5	23,1
911 (997) CARRERA CABRIOLET MK1	3596-3614	2005-08	62,5	39,0	27,3
911(997) CARRERA CABRIOLET MK1 TIP.	3596-3614	2005-07	56,5	35,0	24,6
911 (997) CARRERA 4 MK1	3596-3614	2005-08	61,0	38,0	26,6
911 (997) CARRERA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614	2005-08	54,5	34,0	23,9
911 (997) TARGA 4 MK1	3596-3614	2006	79,0	49,5	34,5
911 (997) TARGA 4 MK1 TIPTRONIC	3596-3614	2006-08	71,0	44,5	31,0
911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET MK1	3596-3614	2005-08	57,0	35,5	24,9
911(997) CARRERA 4 CABR. MK1 TIP.	3596-3614	2005-07	56,5	35,0	24,6
911 (997) CARRERA S MK1	3800-3824	2004-08	70,5	52,0	31,5
911 (997) CARRERA 4S MK1	3800-3824	2005-08	79,0	49,5	34,5
911 (997) CARRERA S MK1 TIPTRONIC	3800-3824	2004-08	64,0	47,5	28,4
911 (997) TARGA 4S MK1	3800-3824	2006	83,0	51,5	36,0
911 (997) CARRERA S CABRIOLET MK1	3800-3824	2005-07	79,0	49,5	34,5
911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET MK1	3800-3824	2005-08	79,0	49,5	34,5
911(997) CARRERA 4S MK1 CABR. TIP.	3800-3824	2005-06	72,0	45,0	31,5
911 (997) TARGA 4S MK2 PDK	3800-3824	2008-11	74,0	46,0	32,5
911 (997) CARRERA 4 GTS MK2	3800	2011-12	90,0	60,0	30,0
911 (997) TURBO MK1	3600-3800	2006-08	120,0	89,0	53,5
911 (997) TURBO MK1 TIPTRONIC	3600-3800	2006-08	110,0	81,0	49,0
911 (997) TURBO MK2	3600-3800	2008-11	125,0	94,0	56,0
911 (997) TURBO MK2 PDK	3600-3800	2008-11	120,0	89,0	53,5
911 (997) TURBO S MK2	3800	2010-11	150,0	99,0	49,5
911 (997) TURBO S MK2 PDK	3800	2010-11	140,0	94,0	47,0
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2	3600-3800	2007-11	130,0	98,0	58,5
911 (997) TURBO CABRIOLET MK2 PDK	3600-3800	2007-11	125,0	84,0	42,0
911 (997) TURBO S CABRIOLET MK2	3800	2010-11	165,0	110,0	55,0
911 (997) GT3 MK1	3600-3797	2006-07	125,0	94,0	56,0
911 (997) GT3 MK2	3600-3797	2008-11	140,0	102,0	61,5
911 (997) GT3 RS	3600-3797	2006-11	200,0	150,0	89,0
911 (997) GT3 RS 4.0	3996	2011	370,0	275,0	165,0
911 (997) GT2	3600	2007-10	275,0	205,0	122,0
911 (997) GT2 RS	3600	2010	440,0	325,0	195,0
CARRERA GT	5733	2003-06	1.900,0	1.400,0	840,0
912 1.6 (TRE STRUMENTI)	1582	1965-66	60,0	37,5	26,3
912 1.6 TARGA (TRE STRUMENTI)	1582	1965-66	70,0	44,0	30,5
912 1.6 (CINQUE STRUMENTI)	1582	1967-69	55,0	36,5	18,3
912 1.6 TARGA (CINQUE STRUMENTI)	1582	1967-69	60,0	40,0	20,0
912 2.0 E	1971	1975	40,0	25,0	17,5
924 4 MARCE	1984	1975-77	12,0	8,0	4,0
924 5 MARCE	1984	1977-85	12,8	7,5	5,6
924 S	2479	1985-88	14,5	8,5	6,4
924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-85	23,8	14,0	10,5
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-81	80,0	50,0	35,0
928	4474	1977-82	33,0	22,0	11,0
928 S	4664	1979-86	49,5	33,0	16,5
928 S AUTOMATICA	4664	1979-86	39,5	26,4	13,2
928 S4	4957	1986-89	41,5	27,5	13,8
928 S4	4957	1989-90	41,5	27,5	13,8
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	36,5	24,2	12,1
928 GT	4957	1989-92	44,5	29,7	14,9
928 GTS	5397	1992-95	80,0	53,5	26,7
928 GTS AUTOMATICA	5397	1992-96	50,0	33,5	16,7
944	2479	1982-87	26,3	17,5	8,8
944	2681	1988-89	27,8	18,5	9,3
944 S	2479	1986-88	28,5	19,0	9,5
944 S2	2990	1988-91	29,3	19,5	9,8
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	39,0	26,0	13,0
944 TURBO	2479	1985-88	31,5	21,0	10,5
944 TURBO	2479	1988-91	34,5	23,0	11,5
944 TURBO S	2479	1987-88	46,5	29,0	20,3
944 TURBO S	2479	1988-89	39,0	26,0	13,0
944 TURBO CABRIOLET	2479	1991	56,5	37,5	18,8
968	2990	1991-95	36,0	24,0	12,0
968 (TIPTRONIC)	2990	1991-95	33,0	22,0	11,0
968 CS	2990	1993-95	50,0	33,5	16,7
968 CABRIOLET	2990	1991-95	42,0	28,0	14,0
968 CABRIOLET (TIPTRONIC)	2990	1991-95	39,0	26,0	13,0
BOXSTER (986)	2480-2687	1996-05	24,8	16,5	8,3
BOXSTER (986) TIPTRONIC	2480-2687	1996-05	22,3	14,9	7,4
BOXSTER (986) S	3179	1999-05	29,7	19,8	9,9
BOXSTER (986) S TIPTRONIC	3179	1999-05	27,2	18,2	9,1
BOXSTER (987)	2687-2893	2004-12	28,9	19,3	9,6
BOXSTER (987) TIPTRONIC	2687	2004-09	26,4	17,6	8,8
BOXSTER (987) S	3179-3436	2004-12	31,5	21,0	10,5
BOXSTER (987) S TIPTRONIC	3179-3387	2004-09	29,3	19,5	9,8
BOXSTER (987) SPYDER 3.4 24V	3436	2010-11	59,0	39,5	19,7
CAYENNE (955) 3.2 V6	3189	2003-07	9,0	6,0	3,0
CAYENNE (955) S 4.5 V8	4511	2003-07	15,0	10,0	5,0
CAYENNE (955) TURBO 4.5 V8	4511	2003-07	18,0	12,0	6,0
CAYMAN (987)	2687-2893	2006-12	36,0	24,0	12,0
CAYMAN (987) TIPTRONIC	287-2687	2006-10	33,0	22,0	11,0
CAYMAN (987) S	3387-3436	2005-12	40,5	27,0	13,5
CAYMAN (987) S TIPTRONIC	3387	2005-10	36,0	24,0	12,0

RAYTON FISSORE — ITALIA

MAGNUM 4X4	1995	1985-91	3,8	2,5	1,3
MAGNUM V6	2492	1986-88	5,3	3,5	1,8
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	6,8	4,5	2,3

RELIANT — GRAN BRETAGNA

REGAL I/II/III/IV/V/VI	747	1952-62	9,0	6,0	3,0
REGAL 3/25	598	1962-68	7,5	5,0	2,5
REGAL 3/30	701	1968-73	8,3	5,5	2,8
SABRE 4	1703	1961-64	15,0	10,0	5,0
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	18,0	12,0	6,0
SABRE 6	2553	1964-66	18,0	12,0	6,0
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	21,0	14,0	7,0
REBEL	598	1964-67	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II	701-748	1967-73	4,5	3,0	1,5
REBEL MK II ESTATE	701-748	1967-72	4,5	3,0	1,5
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	19,5	13,0	6,5
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	15,0	10,0	5,0
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	13,5	9,0	4,5
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	16,5	11,0	5,5
SCIMITAR SS1/TI/SST/SABRE	1296-1994	1984-96	11,3	7,5	3,8
BUG (BOND)	701-748	1970-74	10,5	7,0	3,5
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	6,8	4,5	2,3

RENAULT — FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	26,3	17,5	8,8
6 CV TORPEDO	950	1922-28	22,5	15,0	7,5
NN/NN1/NN2 BERLINA	951	1925-29	22,5	15,0	7,5
JUVAQUATRE	1003	1937-48	18,8	12,5	6,3
JUVAQ./DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	12,8	8,5	4,3
MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	21,8	14,5	7,3
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	21,8	14,5	7,3
VIVAQUATRE	2120	1931-39	21,8	14,5	7,3
4 CV/4 CV LUSSO	760	1947-50	21,0	14,0	7,0
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1951-61	19,5	13,0	6,5
4 CV GRAN LUSSO DÉCAPOTABLE	747	1950-57	25,5	17,0	8,5
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383	1950-55	12,8	8,5	4,3
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141	1955-60	15,0	10,0	5,0
FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)	1996-2141	1952-60	15,0	10,0	5,0
DAUPHINE	845	1956-65	9,8	6,5	3,3
DAUPHINE 1093	845	1962-63	16,5	11,0	5,5
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	25,5	17,0	8,5
ONDINE	845	1961-62	11,3	7,5	3,8
ONDINE GORDINI	845	1961-62	25,5	17,0	8,5
FLORIDE	845	1959-62	14,3	9,5	4,8
FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET	845-956	1959-63	18,8	12,5	6,3
CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	17,3	11,5	5,8
CARAVELLE 1100 CABR. /S CABR.	1108	1963-67	20,3	13,5	6,8
3	603	1961-62	11,3	7,5	3,8
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1961-66	12,0	8,0	4,0
4 PARISIENNE	747-845	1963-68	16,5	11,0	5,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1966-67	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	747-845	1967-74	9,3	6,2	3,1
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-845	1974-78	7,5	5,0	2,5
4 SAFARI	782-845	1975-78	10,5	7,0	3,5
4 (TUTTE LE VERSIONI)	782-1108	1978-92	7,5	5,0	2,5
4 FROG	956	1987-88	16,5	11,0	5,5
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	10,5	7,0	3,5
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	45,0	30,0	15,0
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	9,0	6,0	3,0
16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	9,0	6,0	3,0
16 TX	1647	1973-77	11,3	7,5	3,8
6 (TUTTE LE VERSIONI)	845-1108	1969-78	5,0	3,3	1,7
12 (TUTTE LE VERSIONI)	1289	1970-78	6,8	4,5	2,3
12 GORDINI	1565	1971-74	42,0	28,0	14,0
15 (TUTTE LE VERSIONI)	1289-1565	1971-78	9,8	6,5	3,3
17/177 (TUTTE LE VERSIONI)	1565-1647	1971-78	11,3	7,5	3,8
5 L	845	1972-76	7,5	5,0	2,5
5 L	845	1977-84	6,0	4,0	2,0
5 TL	956	1972-76	6,8	4,5	2,3
5 TL	956	1977-84	5,3	3,5	1,8
5 GTL	1108	1976-84	5,6	3,7	1,9
5 LS/TS	1289	1974-83	12,0	8,0	4,0
5 TX	1397	1982-84	12,8	8,5	4,3
5 AUTOMATIQUE	1289-1397	1978-85	10,5	7,0	3,5
5 PARISIENNE/PARISIENNE 2	845	1982-84	7,5	5,0	2,5
5 LAUREATE	956-1108	1984-85	6,8	4,5	2,3
LE CAR	956-1397	1975-79	9,0	6,0	3,0
5 ALPINE	1397	1976-82	17,3	11,5	5,8
5 ALPINE COUPE	1397	1976-82	29,3	19,5	9,8
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	20,3	13,5	6,8
5 ALPINE TURBO COUPE	1397	1981-84	34,0	22,5	11,3
5 TURBO 1	1397	1980-82	140,0	93,0	46,5
5 TURBO 2	1397	1983-85	105,0	70,0	35,0
5 RODEO	1108	1981-87	14,0	9,3	4,7
SIETE 4 PORTE (FASA)	956-1108	1974-82	10,5	7,0	3,5
30 TS/TX	2664	1974-84	5,3	3,5	1,8
20 (TUTTE LE VERSIONI)	1647-2165	1975-84	3,8	2,5	1,3
14 (TUTTE LE VERSIONI)	1218-1360	1976-83	4,0	2,7	1,3
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	3,5	2,3	1,2
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	11,3	7,5	3,8
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	11,3	7,5	3,8
18 BREAK	1397-1995	1979-86	3,0	2,0	1,0
18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	5,0	3,3	1,7
FUEGO TL/GTL	1397-1647	1980-85	6,0	4,0	2,0
FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	8,3	5,5	2,8
FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	12,8	8,5	4,3
FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	9,8	6,5	3,3
9 (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1721	1981-89	2,6	1,7	0,9
9 TURBO	1397	1985-89	11,3	7,5	3,8
11 (TUTTE LE VERSIONI)	1108-1721	1983-89	2,6	1,7	0,9
11 TURBO	1397	1983-89	11,3	7,5	3,8
SUPER 5 (TUTTE LE VERSIONI)	956-1721	1984-94	3,5	2,3	1,2
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	17,3	11,5	5,8

Modello	cm³	anni		Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
ESPACE (I S.)	1995-2165	1984-91		6,0	4,0	2,0
ESPACE QUADRA (I S.)	1995	1988-91		6,8	4,5	2,3
ESPACE (II S.)	1995-2849	1991-97		4,5	3,0	1,5
ESPACE QUADRA (II S.)	2165	1991-97		5,0	3,3	1,7
ESPACE 2.0/2.0 16V (III S.)	1998	1997-02		3,0	2,0	1,0
GRAND ESPACE 2.0/2.0 16V (III S.)	1998	1997-02		3,0	2,0	1,0
ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02		3,8	2,5	1,3
GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02		3,8	2,5	1,3
ESPACE 2.0 16V (IV S.)	1998	2002-10		3,5	2,3	1,2
GRAND ESPACE 2.0 16V (IV S.)	1998	2002-08		3,5	2,3	1,2
ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-08		4,5	3,0	1,5
GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-08		4,5	3,0	1,5
21 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-2165	1986-94		2,0	1,3	0,7
21 2L TURBO	1995	1987-93		15,0	10,0	5,0
21 2L TURBO QUADRA	1995	1989-93		15,0	10,0	5,0
21 NEVADA (TUTTE LE VERSIONI)	1721-2165	1986-95		2,0	1,3	0,7
21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93		2,7	1,8	0,9
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2849	1984-93		2,3	1,5	0,8
25 V6 TURBO	2458	1985-92		10,5	7,0	3,5
25 V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92		11,3	7,5	3,8
19 1.2/1.4/1.7/1.8 SPI/MPI	1171-1794	1988-96		1,5	1,0	0,5
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-96		11,3	7,5	3,8
19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95		9,8	6,5	3,3
19 1.8 SPI/MPI CABRIOLET	1794	1993-96		6,0	4,0	2,0
19 CHAMADE (TUTTE LE VER.)	1237-1794	1989-95		1,5	1,0	0,5
CLIO I SERIE 1.1-1.2-1.4	1108-1390	1990-98		2,3	1,5	0,8
CLIO I SERIE 1.7-1.8	1721-1794	1990-98		4,0	2,7	1,3
CLIO 1.8I 16V	1764	1991-96		17,0	11,3	5,7
CLIO 2.0I 16V WILLIAMS	1998	1993-96		35,0	23,3	11,7
CLIO (II S.) 1.2/1.4/1.6	1149-1598	1998-10		2,0	1,3	0,7
CLIO (II S.) LIMITED/SPORT 2.0 16V	1998	2000-05		7,5	5,0	2,5
CLIO (II S.) SPORT V6	2946	2001-05		49,5	33,0	16,5
CLIO (III S.) 2.0 16V RS	1998	2006-11		10,5	7,0	3,5
SPORT SPIDER	1998	1996-99		60,0	40,0	20,0
SAFRANE (TUTTE LE VERSIONI)	1995-2165	1992-96		1,5	1,0	0,5
SAFRANE 2.9 24V V6/3.0I V6(I/II S.)	2946-2975	1992-01		4,5	3,0	1,5
SAFRANE BITURBO	2963	1994-96		10,5	7,0	3,5
SAFRANE (II S.)TUTTE LE VERSIONI	1948-2435	1996-00		1,5	1,0	0,5
TWINGO (I S.)	1149-1239	1993-07		3,8	2,5	1,3
LAGUNA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998	1994-01		1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0I V6/3.0I V6 24V	2946-2963	1994-00		3,0	2,0	1,0
LAGUNA (I S.) BREAK TUTTE LE VER.	1598-1998	1995-01		1,2	0,8	0,4
LAGUNA (I S.) 3.0I V6 24V BREAK	2946	1998-00		3,0	2,0	1,0
LAGUNA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1998	2001-07		1,5	1,0	0,5
LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V	2946	2001-07		2,6	1,7	0,9
LAGUNA (II S.) BREAK TUTTE LE VER.	1598-1998	2001-07		1,5	1,0	0,5
LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V BREAK	2946	2001-07		2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998	1996-03		1,2	0,8	0,4
MÉGANE (I S.) COACH 1.4 16V/1.6/2.0	1390-1998	1996-03		3,8	2,5	1,3
MÉGANE (I S.) COACH 2.0 16V	1998	1996-03		4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CAB. 1.4/1.6 16V/1.6	1390-1598	1997-03		4,5	3,0	1,5
MÉGANE (I S.) CABRIOLET 2.0 16V	1998	1997-03		6,0	4,0	2,0
MÉGANE (I S.) SCÉNIC TUTTE LE VER.	1390-1998	1996-03		2,3	1,5	0,8
MÉGANE (I S.) SCÉNIC RX4	1998	2000-03		4,5	3,0	1,5
MÉGANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1998	2002-08		2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) S.W. TUTTE LE VER.	1390-1998	2003-09		2,3	1,5	0,8
MÉGANE (II S.) RS	1998	2004-08		12,0	8,0	4,0
MÉGANE (II S.) COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003-09		6,0	4,0	2,0
SCÉNIC (II S.) BZ TUTTE LE VERSIONI	1390-1998	2003-09		3,0	2,0	1,0
KANGOO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1149-1598	1997-03		1,5	1,0	0,5
VEL SATIS	1998-3498	2002-05		2,3	1,5	0,8
VEL SATIS	1998-3498	2005-07		2,6	1,7	0,9
AVANTIME 2.0 TURBO 16V	1998	2002-03		7,5	5,0	2,5
AVANTIME 3.0 V6 24V	2946	2002-03		10,0	6,7	3,3

RENAULT SINPAR — FRANCIA

R4 4X4	845-1108	1964-82		22,5	15,0	7,5
R6 4X4	1108	1972-77		16,5	11,0	5,5
R12 4X4	1269	1972-77		19,5	13,0	6,5

RILEY — GRAN BRETAGNA

PATHFINDER	2443	1953-57		18,0	12,0	6,0
2600	2639	1957-60		18,0	12,0	6,0
1500	1489	1959-67		16,5	11,0	5,5
4/68	1489	1959-61		15,0	10,0	5,0
4/72	1622	1961-69		13,5	9,0	4,5
ELF	848-998	1961-68		16,5	11,0	5,5
KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68		11,0	7,3	3,7

ROLLS-ROYCE — GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25		600,0	445,0	265,0
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29		165,0	110,0	55,0
20/25 BERLINA	3699	1929-36		135,0	90,0	45,0
PHANTOM I	7695	1925-29		300,0	220,0	135,0
PHANTOM II	7668	1929-35		375,0	280,0	165,0
PHANTOM III	7340	1936-39		375,0	280,0	165,0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68		205,0	150,0	90,0
PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91		205,0	150,0	90,0
WRAITH BERLINA	4257	1938-39		90,0	60,0	30,0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55		71,5	47,5	23,8
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55		140,0	95,0	47,5
SILVER DAWN	6761	1996-98		52,5	35,0	17,5
SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58		86,0	57,0	28,5
SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58		210,0	140,0	70,0
SILVER WRAITH II	6750	1977-80		45,0	30,0	15,0
SILVER CLOUD (I S.) BERL. E LIM.	4887	1955-59		59,0	39,5	19,6
SILVER CLOUD (I S.) D.H.C.	4887	1955-59		245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (II S.)BERL. E LIM.	6230	1959-62		63,5	42,5	21,2
SILVER CLOUD (II S.) D.H.C.	6230	1959-62		245,0	180,0	108,0
SILVER CLOUD (III S.) BERL. E LIM.	6230	1962-66		66,5	44,5	22,2
SILVER CLOUD (III S.) D.H.C.	6230	1962-66		245,0	180,0	108,0
SILVER SHADOW (I S.)	6230	1965-70		42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW (I S.) LUNGA	6230	1969-70		42,0	28,0	14,0
SILVER SHADOW COUPÉ J. YOUNG	6230	1966-67		90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW SALOON	6230-6750	1967-71		75,0	50,0	25,0
SILVER SHADOW 2 PORTE MPW DHC	6230-6750	1967-71		90,0	60,0	30,0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77		37,5	25,0	12,5
SILVER SHADOW II	6750	1977-80		37,5	25,0	12,5
CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77		80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77		87,0	58,0	29,0
CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81		75,0	50,0	25,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88		80,0	53,0	26,5
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1987-89		83,0	55,0	27,5
CORNICHE CABRIOLET III	6749	1990-91		90,0	60,0	30,0
CORNICHE CABRIOLET IV	6753-6761	1992-95		150,0	100,0	50,0
CORNICHE V	6761	2000-04		135,0	90,0	45,0
CAMARGUE	6750	1975-86		100,0	66,5	33,5
SILVER SPIRIT	6750	1980-85		31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT	6750	1986-89		31,5	21,0	10,5
SILVER SPIRIT II	6749	1990-93		34,5	23,0	11,5
SILVER SPIRIT III	6761	1993-96		37,5	25,0	12,5
SILVER SPUR	6750	1980-82		34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR	6750	1983-89		34,5	23,0	11,5
SILVER SPUR II	6749	1989-93		37,5	25,0	12,5
SILVER SPUR III	6761	1993-96		42,0	28,0	14,0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6761	1996-98		45,0	30,0	15,0
TOURING LIMOUSINE	6749-6761	1991-98		83,0	55,0	27,5
TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1995-98		90,0	60,0	30,0
FLYING SPUR	6761	1995-98		56,5	37,5	18,8
SILVER SERAPH	5379	1998-04		42,0	28,0	14,0
PARK WARD	5379	2000-04		67,5	45,0	22,5
PHANTOM	6749	2003-08		130,0	95,0	57,0
PHANTOM EWB	6749	2006-08		135,0	100,0	60,0

ROVER — GRAN BRETAGNA

P3 60	1595	1948-49		18,0	12,0	6,0
P3 75	2103	1948-49		19,5	13,0	6,5
P4 75	2103	1949-54		21,0	14,0	7,0
P4 75	2230	1954-56		19,5	13,0	6,5
P4 60	1997	1953-59		19,5	13,0	6,5
P4 90	2638	1953-59		18,8	12,5	6,3
P4 105	2638	1956-59		19,5	13,0	6,5
P4 80	2286	1959-62		18,0	12,0	6,0
P4 100	2625	1959-62		19,5	13,0	6,5
P4 110	2625	1962-64		21,0	14,0	7,0
P4 95	2625	1962-64		18,8	12,5	6,3
P5 3 LITRI	2995	1958-62		20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65		20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK2 COUPÉ	2995	1963-65		26,0	17,3	8,7
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67		20,0	13,3	6,7
P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67		26,0	17,3	8,7
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73		25,0	16,7	8,3
P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73		28,0	18,7	9,3
P6 2000 SC	1978	1963-76		11,3	7,5	3,8
P6 2000 TC	1978	1967-76		13,5	9,0	4,5
P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76		18,8	12,5	6,3
P6 2200 SC/TC	2205	1974-76		12,0	8,0	4,0
2300/2300S (SD1)	2350	1977-86		7,0	4,7	2,3
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86		8,0	5,3	2,7
3500 (SD1)	3528	1977-82		9,0	6,0	3,0
3500 V8S/SE (SD1)	3528	1978-82		10,0	6,7	3,3
3500 VANDEN PLAS/I (SD1)	3528-3532	1980-86		11,0	7,3	3,7
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86		13,0	8,7	4,3
2000 (SD1)	1994	1982-86		6,0	4,0	2,0
213/216	1342-1598	1984-90		2,3	1,5	0,8
214 SI/SLI/GSI 16V	1396	1990-96		2,7	1,8	0,9
216 GSI/GTI 16V	1590	1990-94		3,8	2,5	1,3
216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM	1590-1994	1990-94		4,8	3,2	1,6
216 16V COUPÉ/COUPÉ	1588-1796	1992-98		4,5	3,0	1,5
220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96		6,0	4,0	2,0
214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-99		4,5	3,0	1,5
820/825	1994-2494	1986-92		3,8	2,5	1,3
820 16V/16V TURBO	1994	1992-99		4,5	3,0	1,5
820 TURBO COUPÉ TI/800 COUPÉ T.	1994	1992-98		6,0	4,0	2,0
827 SI/SLI/STERLING/VITESSE	2675	1988-92		4,5	3,0	1,5
827 V6 24V	2675	1992-96		4,5	3,0	1,5
827 FASTBACK VITESSE	2675	1989-92		5,3	3,5	1,8
827 V6 24V COUPÉ	2675	1992-96		6,0	4,0	2,0
800 2.5 V6 24V	2497	1996-98		3,8	2,5	1,3
800 2.5 V6 24V COUPÉ	2497	1996-98		5,5	3,7	1,8
MINI (TUTTE LE VERSIONI)	998-1275	1989-01		8,3	5,5	2,8
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96		9,0	6,0	3,0
MINI COOPER	1275	1990-92		11,3	7,5	3,8
MINI COOPER	1275	1992-01		9,8	6,5	3,3
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1996-01		22,5	15,0	7,5
MINI CABRIOLET	1275	1991-96		26,3	17,5	8,8
100 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1396	1990-98		2,6	1,7	0,9
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95		6,0	4,0	2,0
114 GTI/GTA	1396	1990-97		5,3	3,5	1,8
111/114 CABRIOLET	1119-1396	1994-96		6,8	4,5	2,3
414 SI/SLI 16V	1396	1992-96		2,0	1,3	0,7
416/420 TOURER	1588-1994	1990-99		2,0	1,3	0,7
416 SI/GSI/GTI 16V	1590	1990-94		2,3	1,5	0,8
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95		3,0	2,0	1,0
400 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1994	1995-00		2,0	1,3	0,7
600 (TUTTE LE VERSIONI)	1850-2259	1993-00		2,0	1,3	0,7
620 TI	1994	1994-97		3,0	2,0	1,0
200 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796	1996-02		1,8	1,2	0,6
75 1.8I 16V/TURBO	1796	1999-04		1,5	1,0	0,5
75 2.0/2.5 V6 24V	1997-2497	1999-04		3,0	2,0	1,0
75 1.8 TURBO 16V ESTATE	1796	2002-04		2,3	1,5	0,8
75 2.0/2.5 V6 24V ESTATE	1997-2497	2001-04		3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V (II S.)	2497	2004-05		3,8	2,5	1,3
75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004-05		4,5	3,0	1,5
75 V8 (II S.)	4601	2004-05		12,0	8,0	4,0
25 (TUTTE LE VERSIONI)	1119-1796	2000-05		1,5	1,0	0,5
45 (TUTTE LE VERSIONI)	1396-1997	2000-05		1,5	1,0	0,5
STREETWISE (TUTTE LE VERSIONI)	1396	2003-05		2,0	1,3	0,7

SAAB — SVEZIA

92	764	1950-52		22,0	14,7	7,3
92B	764	1953-56		20,0	13,3	6,7
93	748	1956-57		16,0	10,7	5,3
93B	748	1958-60		14,5	9,7	4,8
95 S.W.	841	1960-68		16,0	10,7	5,3
96	841	1960-68		12,0	8,0	4,0
96 V4	1498	1967-80		11,5	7,7	3,8
95 V4 S.W.	1498	1967-78		14,0	9,3	4,7
99 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1971-80		8,0	5,3	2,7
99 EMS	1985	1976-80		15,0	10,0	5,0
99 TURBO	1985	1977-78		23,0	15,3	7,7
750 GRAN TURISMO	748	1958-59		19,5	13,0	6,5
SONETT II/V4	1498	1967-69		22,5	15,0	7,5
SONETT III	1698	1970-74		22,5	15,0	7,5
900 (TUTTE LE VERSIONI)	1985-2119	1978-93		5,3	3,5	1,8
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1978-86		10,5	7,0	3,5
900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1986-93		9,0	6,0	3,0
900 TURBO 16 (TUTTE LE VERSIONI)	1985	1984-94		9,8	6,5	3,3
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-94		15,0	10,0	5,0
900 (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1985-2498	1993-98		5,3	3,5	1,8
900 TURBO 16 (II S.) TUTTE LE VER.	1985	1993-98		7,5	5,0	2,5
900 TURBO 16 CABRIOLET (II S.)	1985-2498	1994-98		12,0	8,0	4,0
900 TURBO 16 EP CABRIOLET	1985	1993-94		13,5	9,0	4,5
9000I/2.0-2.3 TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-99		4,5	3,0	1,5
9000I/2.0-2.3 T. 16V/3.0 V6 4 P.	1985-2962	1988-96		4,5	3,0	1,5
9000I TURBO 16V/2.3 TURBO 16V AERO	1985-2290	1993-97		7,0	4,7	2,3
9-5 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1985-2290	1997-06		4,5	3,0	1,5
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO	2962	1998-03		6,0	4,0	2,0
9-5 (I S.) WAGON (TUTTE LE VER.)	1985-2290	1998-06		5,3	3,5	1,8
9-5 (I S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03		6,8	4,5	2,3
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-05		7,5	5,0	2,5
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-05		8,3	5,5	2,8
9-5 (II S.) 2.3 TS 260 CV	2290	2008-10		9,0	6,0	3,0

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
9-5 (II S.) WAGON 2.3 TS 260 CV	2290	2008-10	9,0	6,0	3,0
9-5 (III S.) 2.8 TURBO	2792	2010-12	16,5	11,0	5,5
9-3 (I S.) 2.0I/2.0I LPT/2.3I	1985-2290	1998-02	3,8	2,5	1,3
9-3 (I S.) TURBO/AERO	1985	1998-02	6,0	4,0	2,0
9-3 (I S.) 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-00	8,3	5,5	2,8
9-3 (I S.) 2.8 V6 TURBO COMBI	2792	2005-06	9,8	6,5	3,3
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-03	12,0	8,0	4,0
9-3 (I S.) CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-00	15,0	10,0	5,0
9-3 (II S.) BERLINA	1796-1998	2002-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (II S.) 2.0 TURBO/AERO	1998	2003-11	3,8	2,5	1,3
9-3 (II S.) SW	1796-1998	2005-10	1,5	1,0	0,5
9-3 (II S.) 2.0 TURBO SW	1998	2005-11	2,3	1,5	0,8
9-3 (II S.) CABRIOLET	1998	2003-11	7,5	5,0	2,5
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO	2792	2005-09	8,3	5,5	2,8
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO SW	2792	2005-09	8,3	5,5	2,8
9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO CABRIOLET	2792	2005-09	12,0	8,0	4,0
9-3X	1998	2009-11	10,5	7,0	3,5

SAMAS — ITALIA

YETI	843-903	1968-73	10,5	7,0	3,5

SEAT — SPAGNA

1400	1395	1953-54	12,0	8,0	4,0
1400 A	1395	1954-60	10,5	7,0	3,5
1400 B/B SPECIAL	1395	1958-59	11,3	7,5	3,8
600 N	633	1957-63	15,0	10,0	5,0
600 D	767	1963-70	10,5	7,0	3,5
600 E	767	1970-72	9,0	6,0	3,0
600 L	767	1972-73	7,5	5,0	2,5
800 (600 4 PORTE)	767	1964-67	13,5	9,0	4,5
1400 C	1395	1960-64	9,0	6,0	3,0
1400 C FAMILIAR	1395	1960-64	11,3	7,5	3,8
1500	1481	1963-72	9,8	6,5	3,3
850 N/S/E	843	1966-74	3,8	2,5	1,3
850 ESPECIAL 4 PUERTAS	843	1969-74	6,8	4,5	2,3
850 COUPÉ/SPORT COUPÉ	843-903	1968-72	9,8	6,5	3,3
850 SPORT (SPIDER)	843-903	1968-72	13,5	9,0	4,5
124/124 L/124 D/FAMILIAR	1197-1297	1968-80	6,0	4,0	2,0
124 ESPECIAL	1438-1919	1975-80	7,5	5,0	2,5
1430 I/II/III SERIE	1438-1756	1969-75	9,8	6,5	3,3
133 (TUTTE LE VERSIONI)	843	1974-81	3,0	2,0	1,0
127 4 PORTE	903	1974-82	3,8	2,5	1,3
RONDA	1193-1995	1979-86	1,5	1,0	0,5
FURA	903-1438	1982-87	1,5	1,0	0,5
MARBELLA	843-903	1982-98	1,8	1,2	0,6
IBIZA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	903-1675	1984-94	3,0	2,0	1,0
IBIZA (I S.) SXI	1461	1988-92	6,0	4,0	2,0
IBIZA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1984	1993-02	2,0	1,3	0,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1984	1996-99	5,2	3,5	1,7
IBIZA (II S.) GTI/SPORT/CUPRA	1781	1999-02	5,3	3,5	1,8
IBIZA (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390	2001-09	1,8	1,2	0,6
IBIZA (III S.) CUPRA	1781	2004-07	6,8	4,5	2,3
IBIZA (III S.) FR	1781	2004-08	5,3	3,5	1,8
MALAGA	1193-1461	1985-93	1,2	0,8	0,4
TOLEDO (I S.)	1595-1984	1991-99	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781	1999-04	1,5	1,0	0,5
TOLEDO (II S.) 2.3 V5	2325	1999-02	3,0	2,0	1,0
CORDOBA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1984	1993-02	1,2	0,8	0,4
CORDOBA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1390-1598	1997-03	1,5	1,0	0,5
CORDOBA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1390	2002-09	1,5	1,0	0,5
ALHAMBRA (I S.) TUTTE LE VER.	1781-1984	1996-10	1,4	0,9	0,5
ALHAMBRA (I S.) 2.8 V6 24V	2792	2000-09	2,6	1,7	0,9
AROSA 1.0/1.4	999-1390	1997-05	1,5	1,0	0,5
AROSA 1.4 16V SPORT/FR	1390	2001-05	3,0	2,0	1,0
LEON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1390-1781	2000-06	1,5	1,0	0,5
LEON (I S.) 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2792	2000-06	5,3	3,5	1,8
LEON (II S.) 2.0 TSI CUPRA	1984	2006-11	8,8	5,9	2,9

SIATA — ITALIA

AMICA	633	1948-52	100,0	62,5	44,0
DAINA	1488	1950-58	300,0	200,0	100,0
208 CS	1996	1952-54	1.400,0	1.000,0	600,0
600	633	1956-60	22,5	15,0	7,5
1500 TS	1481	1962-66	22,5	15,0	7,5
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	30,0	20,0	10,0
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587	1964-66	30,0	20,0	10,0
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	21,0	14,0	7,0

SIMCA / TALBOT — FRANCIA

5 (3 CV)	569	1936-48	18,0	12,0	6,0
6 CV BERLINA	995	1935-37	24,8	16,5	8,3
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	33,0	22,0	11,0
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	22,5	15,0	7,5
ARONDE 9	1221	1951-55	10,5	7,0	3,5
ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)	1290	1956-64	11,3	7,5	3,8
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	13,5	9,0	4,5
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	21,6	13,5	9,5
VEDETTE (TUTTE LE VERSIONI)	2351	1955-62	12,8	8,5	4,3
ARIANE (TUTTE LE VERSIONI)	1290-2351	1957-63	11,3	7,5	3,8
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	777-1118	1961-72	7,5	5,0	2,5
1000 (TUTTE LE VERSIONI)	997-1118	1973-78	6,8	4,5	2,3
1000 RALLYE	1118	1970-71	16,0	10,7	5,3
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	19,0	12,7	6,3
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	22,0	14,7	7,3
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	21,0	14,0	7,0
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	25,0	16,7	8,3
1300/1500	1290-1475	1963-66	6,7	4,5	2,2
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	8,3	5,5	2,8
1301/1501	1290-1475	1967-76	6,0	4,0	2,0
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	8,3	5,5	2,8
1100 (TUTTE LE VERSIONI)	944-1294	1967-82	5,2	3,5	1,7
1100 BREAK (TUTTE LE VER.)	944-1294	1968-80	6,0	4,0	2,0
1100 TI	1294	1974-78	10,5	7,0	3,5
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	6,0	4,0	2,0
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	4,5	3,0	1,5
HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)	1118-1592	1977-87	3,8	2,5	1,3
SAMBA	954-1360	1981-87	3,0	2,0	1,0
SAMBA CABRIOLET	1360	1982-86	9,0	6,0	3,0
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	12,0	8,0	4,0
SOLARA (TUTTE LE VERSIONI)	1294-1592	1980-87	3,8	2,5	1,3
TAGORA (TUTTE LE VERSIONI)	2155-2849	1980-84	4,5	3,0	1,5

SINGER — GRAN BRETAGNA

NINE SPORTS	972	1932-37	60,0	40,0	20,0
NINE LE MANS	972	1935-39	75,0	50,0	25,0
GAZELLE	1497	1955-67	10,5	7,0	3,5
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	16,0	10,0	7,0
VOGUE	1725	1961-66	7,5	5,0	2,5
CHAMOIS	875	1964-70	6,8	4,5	2,3

SKODA — REPUBBLICA CECA

418/420 POPULAR	903-995	1934-38	12,0	8,0	4,0
420 RAPID	1195	1934-35	14,4	9,0	6,3
640 SUPERB	2492	1934-36	19,5	13,0	6,5
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	18,0	12,0	6,0
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	30,0	20,0	10,0
POPULAR OHV/995	995	1937-46	12,0	8,0	4,0
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	14,4	9,0	6,3
RAPID SIX	1961	1935	36,0	24,0	12,0
RAPID	1385	1935-38	15,0	10,0	5,0
RAPID OHV	1564	1938-47	18,0	12,0	6,0
RAPID 2200	2199	1941-47	21,0	14,0	7,0
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	21,0	14,0	7,0
SUPERB 4000	3991	1939-40	27,0	18,0	9,0
1101/1102	1089	1946-52	9,0	6,0	3,0
1200	1221	1952-59	7,5	5,0	2,5
440/445	1089-1221	1958-61	7,5	5,0	2,5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	7,2	4,5	3,2
FELICIA	1089-1221	1959-64	9,0	6,0	3,0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	4,5	3,0	1,5
1100 MB/MBX	1107	1967-69	4,5	3,0	1,5
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	3,5	2,3	1,2
105/120/130 (TUTTE LE VER.)	1046-1289	1976-92	3,0	2,0	1,0
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	4,0	2,7	1,3
FAVORIT	1137-1289	1988-95	1,5	1,0	0,5
FORMAN	1289	1991-95	1,5	1,0	0,5
FELICIA	1289-1598	1995-01	1,8	1,2	0,6
FELICIA WAGON	1289-1598	1994-01	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984	1997-04	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. TURBO (TUTTE LE VER.)	1781	1999-04	2,3	1,5	0,8
OCTAVIA I S. TURBO RS	1781	2001-03	4,5	3,0	1,5
OCTAVIA I S. SW (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984	1998-04	1,8	1,2	0,6
OCTAVIA I S. SW TURBO (TUTTE LE V.)	1781	1998-04	2,3	1,5	0,8
OCTAVIA I S. SW TURBO RS	1781	2003-04	4,5	3,0	1,5
OCTAVIA (II S.) 2.0 TFSI RS	1984	2005-13	6,0	4,0	2,0
OCTAVIA (II S.) SW 2.0 TFSI RS	1984	2005-13	6,8	4,5	2,3
FABIA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1198-1984	2000-07	1,8	1,2	0,6
FABIA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1198-1984	2000-07	1,8	1,2	0,6
SUPERB (I S.) 1.8 TURBO 20V	1781	2002-08	2,2	1,5	0,8
SUPERB (I S.) 2.0	1984	2002-04	2,3	1,5	0,8
SUPERB (I S.) 2.8 V6 30V	2771	2002-08	3,0	2,0	1,0

SMART — GERMANIA

SMART	599-698	1998-04	2,7	1,8	0,9
SMART CABRIO	599-698	2000-04	3,5	2,3	1,2
SMART CROSSBLADE	599	2002-03	8,0	5,3	2,7
SMART BRABUS	698	2003-04	3,5	2,3	1,2
SMART CABRIO BRABUS	698	2003-04	4,5	3,0	1,5
SMART ROADSTER	698	2003-07	7,5	5,0	2,5
SMART ROADSTER-COUPÉ	698	2002-07	6,8	4,5	2,3
SMART ROADSTER BRABUS	698	2004-07	9,0	6,0	3,0
SMART ROADSTER-COUPÉ BRABUS	698	2004-07	8,3	5,5	2,8

SPA — ITALIA

TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL.	2724	1920-25	57,0	38,0	19,0
TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	105,0	70,0	35,0

SSANGYONG — COREA DEL SUD

KJ/KORANDO	1998-3199	1997-03	3,3	2,2	1,1
MUSSO	1998-3199	1996-03	2,7	1,8	0,9
REXTON (I S.) TUTTE LE VERSIONI	3199	2002-06	3,8	2,5	1,3

STANDARD — GRAN BRETAGNA

VANGUARD I/II/III	2088	1948-63	12,0	8,0	4,0
EIGHT	803	1953-59	11,2	7,0	4,9
TEN	948	1954-61	11,3	7,5	3,8

STEYR PUCH — AUSTRIA

500 (TUTTE LE VERSIONI)	493	1958-72	22,5	15,0	7,5
650 (TUTTE LE VERSIONI)	643-660	1963-68	25,5	17,0	8,5
700 C	643	1961-68	16,5	11,0	5,5
700 E	643	1963-66	18,0	12,0	6,0
HAFLINGER	643	1958-75	27,0	18,0	9,0
PINZGAUER	2499	1972-82	34,5	23,0	11,5

SUBARU — GIAPPONE

1800 4 WD/LEONE (TUTTE LE VERSIONI)	1782	1979-91	3,0	2,0	1,0
IMPREZA I S. (4P.C.W.,SW)	1597-1994	1993-00	5,3	3,5	1,8
IMPREZA I S. 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1994-00	33,0	22,0	11,0
IMPREZA I S. 2.0TURBO16V 4WD C.W.S	1994	1997-00	30,0	20,0	10,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX GT	1994	1994-97	37,5	25,0	12,5
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO R.LOOK	1994	1996	39,0	26,0	13,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WWW	1994	1998-99	41,0	27,5	13,7
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX PLUS	1994	1999-00	48,0	32,0	16,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX 3	1994	1999-00	48,0	32,0	16,0
IMPREZA I S. 2.0 16V TURBO WRX LTD	1994	2000	48,0	32,0	16,0
IMPREZA II S. SW (TUTTE LE VER.)	1498-1994	2000-07	6,0	4,0	2,0
IMPREZA II S. WRX "BUGEYE"	1994	2001-03	40,0	26,6	13,3
IMPREZA II S. 2.0 16V WRX "BUGEYE" SW	1994	2001-03	38,0	25,3	12,7
IMPREZA II S. WRX STI "BUGEYE"	1994	2001-02	52,5	35,0	17,5
IMPREZA II S. WRX "BLOBEYE"	1994	2003-05	45,0	30,0	15,0
IMPREZA IIS. 2.0 16V WRX "BLOBEYE" SW	1994	2003-05	42,0	28,0	14,0
IMPREZA II S. WRX STI "BLOBEYE"	1994	2003-05	55,5	37,0	18,5
IMPREZA II S. WRX "STI L.E. SOLB.	1994	2003-05	80,0	53,0	26,5
IMPREZA II S. WRX "HAWKEYE"	2457	2006-07	46,0	30,5	15,3
IMPREZA II S.2.5 16V WRX "HAWKEYE" SW	1994	2006-07	44,0	29,3	14,7
IMPREZA II S. WRX STI "HAWKEYE"	2457	2006-07	57,0	38,0	19,0
IMPREZA III S. WRX STI	2457	2008-10	34,5	23,0	11,5
LEGACY I S. (TUTTE LE VERSIONI)	1820-2212	1990-96	2,3	1,5	0,8
LEGACY I S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1820-2212	1990-95	3,0	2,0	1,0
LEGACY II/III S. (TUTTE LE VER.)	1820-2500	1993-03	3,0	2,0	1,0
LEGACY (II/III S.) TURBO 16V 4WD	1994	1993-97	5,0	3,3	1,7
LEGACY II/III S. WAGON TUTTE LE V.	1820-2500	1993-03	5,0	3,3	1,7
LEGACY II/III S. WAGON T. 16V 4WD	1994	1993-97	4,5	3,0	1,5
LEGACY II/III S. OUTBACK T. 4WD	1994	1997-05	4,5	3,0	1,5
LEGACY II/III S. OUTB. 16V 4WD	2212-2500	1995-99	5,0	3,3	1,7
LEGACY II/III S. OUTBACK H6 3.0/R	2999	2000-06	6,5	4,3	2,2
LEGACY IV S. (TUTTE LE VERSIONI)	1994	2004-09	5,0	3,3	1,7
LEGACY (IV S.) 3.0R 24V	3000	2003-07	6,0	4,0	2,0
LEGACY IV S. WAGON (TUTTE LE VER.)	1994-2457	2003-09	4,5	3,0	1,5
LEGACY (IV S.) WAGON 3.0R 24V	3000	2003-09	6,0	4,0	2,0
M 80	758	1991-93	2,0	1,3	0,7
SVX	3319	1992-97	12,0	8,0	4,0
JUSTY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	997-1189	1986-96	1,8	1,2	0,6
JUSTY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1298	1996-03	2,4	1,6	0,8
JUSTY (III S.) TUTTE LE VERSIONI	1328	2003-08	3,3	2,2	1,1
FORESTER I S. (TUTTE LE VER.)	1994	1997-02	3,8	2,5	1,3
FORESTER II S. 2.0I 16V	1994	2002-08	4,5	3,0	1,5
FORESTER (II S.) TURBO	1994-2457	2002-08	5,3	3,5	1,8
OUTBACK (I S.) 2.5 16V	2457	1999-03	6,0	4,0	2,0
OUTBACK (I S.) 3.0 24V H6	3000	2000-03	6,8	4,5	2,3
OUTBACK (II S.) 2.5 16V	2457	2003-09	7,5	5,0	2,5
OUTBACK (II S.) 3.0R 24V	3000	2003-09	10,5	7,0	3,5

Modello	cm³	anni	Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000) A+	AB	B+
B9 TRIBECA	3000	2006-07	4,5	3,0	1,5
B9 TRIBECA 3.6	3630	2007-10	7,5	5,0	2,5

SUNBEAM — GRAN BRETAGNA

TALBOT 2 LITRE SALOON	1944	1939-48	30,0	20,0	10,0
TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	37,5	25,0	12,5
TALBOT TEN SALOON	1184	1938-48	30,0	20,0	10,0
TALBOT TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	37,5	25,0	12,5
TALBOT 80	1184	1948-50	30,0	20,0	10,0
TALBOT 80 DHC	1184	1948-50	37,5	25,0	12,5
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA	1944-2267	1948-54	37,5	25,0	12,5
TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	45,0	30,0	15,0
TALBOT ALPINE	2267	1953-55	50,0	33,5	16,6
MK III/MK III S	2267	1954-57	30,0	20,0	10,0
MK III CONVERTIBLE COUPÉ	2267	1954-57	37,5	25,0	12,5
ALPINE	1494	1959-60	45,0	30,0	15,0
RAPIER SERIES I	1390	1955-58	9,0	6,0	3,0
RAPIER II/III/IIIA	1494-1592	1958-63	9,8	6,5	3,3
RAPIER II/III/IIIA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	13,5	9,0	4,5
RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	10,5	7,0	3,5
ALPINE (ARROW TYPE)	1725	1967-76	5,3	3,5	1,8
ALPINE II/III/IV/V	1592-1725	1960-68	24,0	16,0	8,0
RAPIER (ARROW TYPE)	1725	1967-76	6,0	4,0	2,0
RAPIER H 120	1725	1967-76	6,8	4,5	2,3
IMP SPORT/SPORT	875	1966-76	7,5	5,0	2,5
STILETTO	875	1967-73	8,5	5,7	2,8
VENEZIA	1592	1963-65	35,0	23,3	11,7
TIGER I (260)	4261	1964-66	105,0	70,0	35,0
TIGER II (289)	4727	1967	150,0	100,0	50,0

SUZUKI — GIAPPONE

LJ10/JIMNY	359	1970-73	7,5	5,0	2,5
LJ50/JIMNY	539	1970-80	7,0	4,7	2,3
LJ80/JIMNY	797	1975-80	7,5	5,0	2,5
SJ 410/413/SAMURAI	970-1324	1982-03	7,0	4,7	2,3
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298-1328	1998-14	7,0	4,7	2,3
VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-04	3,8	2,5	1,3
SUZUKI VITARA CABRIOLET	1590	1988-04	4,5	3,0	1,5
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-00	4,2	2,8	1,4
SUZUKI VITARA V6	1998	1994-98	5,7	3,8	1,9
GRAND VITARA I S. 1.6/2.0/2.5	1590-2493	1998-07	4,1	2,7	1,4
GRAND VITARA II S. 1.6/2.0/2.4 16V	1586-2393	2005-10	5,6	3,7	1,9
GRAND VITARA II S. 3.2 V6 24V	3195	2009-10	6,9	4,6	2,3
SWIFT II/III S. (TUTTE LE VER.)	993-1298	1990-01	2,3	1,5	0,8
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	4,5	3,0	1,5
BALENO (TUTTE LE VERSIONI)	1298-1839	1994-01	1,2	0,8	0,4
BALENO WAGON (TUTTE LE VER.)	1298-1839	1996-02	1,2	0,8	0,4
X-90	1590	1996-00	6,8	4,5	2,3
WAGON R+ (TUTTE LE VERSIONI)	996-1328	1997-06	2,3	1,5	0,8
IGNIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1328	2000-03	2,1	1,4	0,7
IGNIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1328-1491	2003-09	1,8	1,2	0,6
ALTO (TUTTE LE VERSIONI)	1061	2002-06	1,2	0,8	0,4

TALBOT LAGO — FRANCIA

SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	230,0	170,0	102,0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	270,0	200,0	120,0
SS COUPÉ	3996	1937-39	270,0	200,0	120,0
SS CABRIOLET	3996	1937-39	340,0	250,0	150,0
T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	185,0	124,0	62,0
T 26 RECORD	4482	1946-55	100,0	66,5	33,5
T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	114,0	76,0	38,0
T 26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	130,0	85,0	42,5

TALBOT/SUNBEAM — GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTE LE VERSIONI)	928-1295	1977-81	3,0	2,0	1,0
SUNBEAM TI	1592	1979-81	12,0	8,0	4,0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	33,0	22,0	11,0

TOYOTA — GIAPPONE

FJ 40	3878	1960-69	15,0	10,0	5,0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1970-83	13,5	9,0	4,5
FJ 55 SW	3878	1967-70	12,8	8,5	4,3
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	11,3	7,5	3,8
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	11,3	7,5	3,8
LAND CRUISER (I S.)	2977-4228	1979-85	10,5	7,0	3,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1986-97	12,0	8,0	4,0
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	9,8	6,5	3,3
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-07	12,8	8,5	4,3
LAND CRUISER 300 3P./5P.	2694-3956	2003-06	12,0	8,0	4,0
HI-LUX	1968-2188	1979-82	4,5	3,0	1,5
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	5,3	3,5	1,8
4 RUNNER (II S.)	2694-3378	1996-03	6,0	4,0	2,0
CELICA (IV S.)	1587-1998	1985-89	7,5	5,0	2,5
CELICA TURBO 4WD (IV S.)	1998	1986-89	24,0	16,0	8,0
CELICA 1.6/2.0/2.0 GT (V S.)	1587-1998	1989-94	8,5	5,7	2,8
CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V S.	1998	1989-93	24,0	16,0	8,0
CELICA 2.0 T. 16V 4WD L.E. C. SAINZ	1998	1992-93	41,5	27,5	13,8
CELICA (VI S.) TUTTE LE VERSIONI	1762-1998	1993-99	7,5	5,0	2,5
CELICA 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD VI S.	1998	1993-99	30,0	20,0	10,0
CELICA 1.8 16V (VII S.)	1796	1999-06	7,0	4,7	2,3
CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)	1795	1999-06	11,0	7,3	3,7
CELICA CABRIOLET (IV S.)	1998	1986-89	10,5	7,0	3,5
CELICA CABRIOLET (V S.)	1998	1989-93	10,5	7,0	3,5
CELICA CABRIOLET (VI S.)	1998	1993-99	10,5	7,0	3,5
MR2 (I S.)	1453-1587	1984-89	16,0	10,7	5,3
MR2 II - III SERIE	1998-2164	1988-99	23,5	15,7	7,8
MR2 (IV S.)	1794	1999-06	17,5	11,7	5,8
PASEO	1496	1991-95	3,5	2,3	1,2
PASEO (II S.)	1496	1996	3,5	2,3	1,2
CARINA E/SW (TUTTE LE VERSIONI)	1587-1998	1992-98	1,2	0,8	0,4
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2959-2994	1992-99	2,7	1,8	0,9
PREVIA	2438	1990-99	1,8	1,2	0,6
PICNIC	1998	1996-01	1,4	0,9	0,5
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	15,0	10,0	5,0
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	18,0	12,0	6,0
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	23,0	15,3	7,7
SUPRA 3.0 TURBO 24V 3 PORTE	2997	1993-02	50,0	33,5	16,7
RAV 4 3P./5 P./CABRIOLET	1998	1994-00	4,5	3,0	1,5
RAV 4 3P./5P. (II S.)	1998	2000-06	5,3	3,5	1,8
AVENSIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1998	1997-03	1,5	1,0	0,5
AVENSIS (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI	1587-1998	1997-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (I S.) VERSO	1998	2001-03	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1598-1794	2003-09	2,3	1,5	0,8
AVENSIS (II S.) SW TUTTE LE VER.	1794	2003-09	3,0	2,0	1,0
AVENSIS (II S.) VERSO	1998	2003-08	3,0	2,0	1,0
YARIS (I S.) 1.0I 16V/1.3I 16V	998-1299	1999-05	1,8	1,2	0,6
YARIS (I S.) 1.5I 16V	1497	2001-05	3,7	2,5	1,2
VARIS (I S.) VERSO	1299	2001-07	2,3	1,5	0,8

TRIUMPH — GRAN BRETAGNA

10/20	1393	1923-25	19,5	13,0	6,5
13/35	1873	1925-27	22,5	15,0	7,5
15	2170	1927-30	22,5	15,0	7,5
SUPER 7	747	1928-29	17,3	11,5	5,8
SUPER 8	832	1930	18,8	12,5	6,3
SUPER 9	1018	1931-32	21,0	14,0	7,0
SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	37,5	25,0	12,5
12/16 SCORPION	1203	1931-33	43,0	28,5	14,3
GLORIA 10	1087	1933	16,5	11,0	5,5
GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ	1232-1496	1934-37	22,5	15,0	7,5
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	41,5	27,5	13,8
GLORIA SIX (6 - 6/16) SALOON/COUPÉ	1476-1991	1934-35	33,0	22,0	11,0
GLORIA SIX (6 - 6/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	52,5	35,0	17,5
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	33,0	22,0	11,0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	195,0	130,0	65,0
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	75,0	50,0	25,0
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	75,0	50,0	25,0
1800 SALOON	1776	1946-49	19,5	13,0	6,5
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	60,0	40,0	20,0
2000 SALOON (RENOWN)	2088	1949-51	20,3	13,5	6,8
RENOWN LIMOUSINE	2088	1951	22,5	15,0	7,5
MAYFLOWER	1247	1949-53	19,5	13,0	6,5
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	27,0	18,0	9,0
TR2 LONG DOOR	1991	1953-54	83,0	55,0	27,5
TR2 SHORT DOOR	1991	1954-55	67,5	45,0	22,5
TR3	1991	1955-57	67,5	45,0	22,5
TR3 A	1991	1957-61	54,0	40,0	24,0
TR3 B	2138	1962	54,0	40,0	24,0
ITALIA	1991	1960-61	67,5	45,0	22,5
TR4	2138	1961-65	49,5	33,0	16,5
TR4 A IRS	2138	1965-67	57,0	38,0	19,0
TR5 P.I.	2498	1967-68	83,0	55,0	27,5
TR 250	2498	1967-68	45,0	30,0	15,0
TR6 P.I.	2498	1969-75	37,5	25,0	12,5
TR7 COUPÉ	1998	1976-81	10,5	7,0	3,5
TR7 SPIDER	1998	1980-82	13,5	9,0	4,5
HERALD	948-1147	1959-70	10,0	6,7	3,3
HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	12,0	8,0	4,0
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	17,5	11,7	5,8
VITESSE	1596-1998	1962-71	14,0	9,3	4,7
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	20,0	13,3	6,7
2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	9,0	6,0	3,0
2500 MK2/TC	2498	1968-77	10,5	7,0	3,5
1300/1300 TC	1296	1966-70	7,5	5,0	2,5
1500/1500 TC	1493	1970-76	8,2	5,5	2,8
TOLEDO	1296-1493	1970-76	8,3	5,5	2,8
STAG	2997	1970-77	37,5	25,0	12,5
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	12,0	8,0	4,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	20,0	13,3	6,7
SPITFIRE 4	1147	1962-64	25,5	17,0	8,5
SPITFIRE MK II	1147	1964-67	24,0	16,0	8,0
SPITFIRE MK III	1296	1967-70	21,0	14,0	7,0
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	15,0	10,0	5,0
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	18,0	12,0	6,0
GT6 COUPÉ MK I	1998	1966-68	37,5	25,0	12,5
GT6 COUPÉ MK II	1998	1968-70	36,0	24,0	12,0
GT6 COUPÉ MK III	1998	1967-73	34,5	23,0	11,5
ACCLAIM (TUTTE LE VERSIONI)	1335	1980-84	1,8	1,2	0,6

TVR — GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798	1958-66	37,5	25,0	12,5
GRIFFITH	4727	1962-67	55,0	36,5	18,3
VIXEN	1598-1798	1967-70	35,0	23,3	11,7
TUSCAN	2994-4727	1968-71	50,0	33,5	16,7
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	37,5	25,0	12,5
TASMIN	1993-4441	1980-91	37,5	25,0	12,5
SPEED EIGHT	3947-3950	1989-91	43,0	28,7	14,3
S3/S3C	2935	1990-91	50,0	33,5	16,7
GRIFFITH 500 (4.0-4.3-4.5-5.0)	3950-4988	1991-02	70,0	46,5	23,3
CHIMAERA	3947-4997	1992-04	65,0	43,5	21,7
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475	1995-05	60,0	40,0	20,0
TUSCAN	4441	1990-91	70,0	46,5	23,3
TUSCAN/S	3605-3996	2000-06	60,0	40,0	20,0
TAMORA	3605	2002-06	55,0	36,5	18,3
SAGARIS	3996	2005-06	65,0	43,5	21,7

UAZ — RUSSIA

469 B/31512	1995-2498	1964-99	5,3	3,5	1,8

VANDEN PLAS — GRAN BRETAGNA

PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	18,0	12,0	6,0
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	27,0	18,0	9,0
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	34,5	23,0	11,5
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	48,0	32,0	16,0
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	9,8	6,5	3,3

VAUXHALL — GRAN BRETAGNA

10 HP	1203	1946-47	10,5	7,0	3,5
12 HP	1442	1946-48	12,0	8,0	4,0
WYVERN (LIX)	1442	1948-51	7,5	5,0	2,5
WYVERN (EIX)	1442	1951-52	7,5	5,0	2,5
WYVERN (EIXW)	1507	1952-57	9,0	6,0	3,0
VELOX (LIP)	2275	1948-51	8,3	5,5	2,8
VELOX (EIP)	2275	1951-52	8,3	5,5	2,8
VELOX (EIPV)	2262	1952-57	9,8	6,5	3,3
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	10,5	7,0	3,5
VELOX (PB)	2651	1962-64	9,0	6,0	3,0
VELOX (PB)	3293	1964-65	9,0	6,0	3,0
CRESTA (EIPC)	2262	1954-57	9,8	6,5	3,3
CRESTA (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	10,5	7,0	3,5
CRESTA (PB)	2651	1962-65	9,0	6,0	3,0
CRESTA (PC)	3293	1965-72	8,3	5,5	2,8
VISCOUNT	3293	1966-72	9,0	6,0	3,0
VICTOR	1507	1957-59	8,3	5,5	2,8
VICTOR II	1507	1959-61	8,3	5,5	2,8
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	7,5	5,0	2,5
VICTOR (FC 101)/VX 4-90	1594	1965-67	6,8	4,5	2,3
VICTOR (FD)	1599	1967-71	5,3	3,5	1,8
VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1975	1967-72	6,0	4,0	2,0
VICTOR 1800/2300 (FE) / VX4-90	1759-2279	1972-78	4,5	3,0	1,5
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	5,3	3,5	1,8
VENTORA	3294	1968-72	6,8	4,5	2,3
VENTORA II	3294	1972-76	6,0	4,0	2,0
VIVA (HA) TUTTE LE VERSIONI	1057	1963-66	6,0	4,0	2,0
VIVA (HB) TUTTE LE VERSIONI	1159-1599	1966-70	6,0	4,0	2,0
VIVA (HC) TUTTE LE VERSIONI	1159-2279	1970-79	5,2	3,5	1,7
VIVA BRABHAM	1159	1967-70	26,2	17,5	8,7
VIVA GT	1975	1968-70	10,5	7,0	3,5
FIRENZA	1159-2279	1971-73	5,2	3,5	1,7
FIRENZA	1256-2279	1973-75	4,5	3,0	1,5
MAGNUM	1759-2279	1973-77	6,0	4,0	2,0

VENTURI — FRANCIA

VENTURI	2458-2849	1986-93	27,7	18,5	9,2
VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	36,0	24,0	12,0
ATLANTIQUE/300/400 GT	2946-2975	1994-01	27,0	18,0	9,0

VOLKSWAGEN — GERMANIA

TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131	1940-45	66,0	44,0	22,0
TYP 82 E/60	985-1131	1941-45	71,0	47,5	23,7
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	64,5	43,0	21,5
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	90,0	60,0	30,0
MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	42,5	28,4	14,2
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1131-1192	1953-57	33,0	22,0	11,0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	18,8	12,5	6,3
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	16,5	11,0	5,5
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	15,0	10,0	5,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1967-74	11,3	7,5	3,8
MAGGIOLINO 1300/1500 (12V)	1285-1493	1967-70	12,0	8,0	4,0
MAGGIOLINO 1200 (12V)	1192	1974-78	8,3	5,5	2,8
MAGGIOLONE 1302	1192-1584	1970-72	9,0	6,0	3,0
MAGGIOLONE 1303	1192-1584	1972-74	8,3	5,5	2,8
MAGGIOLONE 1303	1192-1584	1974-75	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-03	7,5	5,0	2,5
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	100,0	66,5	33,5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-54	74,5	49,5	24,8
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1954-57	49,5	33,0	16,5

Modello	cm³	anni	A+	AB	B+
			Valore per categoria di stato d'uso (€ x 000)		
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET	1192	1957-67	36,5	24,2	12,1
MAGGIOLINO 1300/1500 CABRIOLET	1285-1493	1965-67	30,0	20,0	10,0
MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET (12V)	1192	1967-70	25,5	17,0	8,5
MAGGIOLINO 1300/1500 CABR. (12V)	1285-1493	1967-70	27,0	18,0	9,0
MAGGIOLONE 1302 CABRIOLET	1192-1584	1970-72	19,5	13,0	6,5
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1972-74	18,0	12,0	6,0
MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET	1192-1584	1974-80	16,5	11,0	5,5
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1955-58	45,0	30,0	15,0
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1958-66	29,7	19,8	9,9
KARMANN GHIA COUPÉ	1285-1584	1966-74	26,4	17,6	8,8
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	34,5	23,0	11,5
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	28,5	19,0	9,5
KARMANN GHIA1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	44,5	29,7	14,9
1500/1500 S	1493	1961-65	14,9	9,9	5,0
1600 L/TL	1584	1965-66	14,9	9,9	5,0
1600 L/TL	1584	1966-73	13,2	8,8	4,4
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-66	14,9	9,9	5,0
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1966-73	12,4	8,3	4,1
411/412 (TUTTE LE VERSIONI)	1679-1795	1968-74	9,9	6,6	3,3
PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	16,5	11,0	5,5
TYP 183 ILTIS	1714	1979-82	15,0	10,0	5,0
K70 (TUTTE LE VER.)	1605-1807	1970-75	6,8	4,5	2,3
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1296-1588	1973-77	9,1	6,1	3,0
PASSAT I S. (B1) TUTTE LE VERSIONI	1272-1588	1977-80	6,8	4,5	2,3
PASSAT II S. (B2) TUTTE LE VERSIONI	1272-1921	1980-88	2,3	1,5	0,8
PASSAT II S. (B2) VAR. TUTTE LE V.	1272-1994	1980-88	5,3	3,5	1,8
PASSAT III S. (B3) TUTTE LE VER.	1595-1984	1988-94	3,4	2,3	1,1
PASSAT III S. (B3) G60 SYNCRO GTI	1781	1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) G60 V. SYNC. GTI	1781	1989-94	10,8	7,2	3,6
PASSAT III S. (B3) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984	1988-94	4,1	2,8	1,4
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6	2792	1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT III S. (B3) 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-93	9,1	6,1	3,0
PASSAT IV S. (B4) TUTTE LE VER.	1595-1984	1993-96	2,9	2,0	1,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6	2861	1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT IV S. (B4) VAR. TUTTE LE V.	1595-1984	1993-99	3,0	2,0	1,0
PASSAT IV S. (B4) 2.9 VR6 VARIANT	2861	1995-96	8,3	5,5	2,8
PASSAT V S. (B5) TUTTE LE VERSIONI	1595-1984	1996-05	2,0	1,3	0,7
PASSAT V S. (B5) 1.8 TURBO 20V	1781	1996-05	2,9	2,0	1,0
PASSAT V S.(B5) 2.3 V5 SYN./4MOT.	2325	1997-03	6,3	4,2	2,1
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V	2771	1996-04	7,2	4,8	2,4
PASSAT V S.(B5) 4.0 W8	3999	2001-05	10,0	6,7	3,3
PASSAT V S. (B5) VAR. TUTTE LE VER.	1595-1984	1997-06	2,3	1,5	0,8
PASSAT V S. (B5) VAR. 1.8 TURBO 20V	1781	1997-06	3,4	2,3	1,1
PASSAT V S. (B5) 2.3 V5 VAR. S./4M.	2324-2327	1997-03	7,8	5,2	2,6
PASSAT V S. (B5) 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	6,8	4,6	2,3
PASSAT V S. (B5) 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-05	11,0	7,3	3,7
PASSAT VI S. (B6) 2.0 FSI TURBO	1984	2005-07	3,5	2,3	1,2
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI	3168	2005-08	4,5	3,0	1,5
PASSAT VI S. (B6) 3.6 V6 FSI	3597	2008-09	9,0	6,0	3,0
PASSAT VI S. (B6) 2.0 FSI TURBO V.	1984	2005-07	3,8	2,5	1,3
PASSAT VI S. (B6) 3.2 V6 FSI VAR.	3168	2005-08	6,0	4,0	2,0
PASSAT VI S. (B6) 3.6 V6 FSI VAR.	3597	2008-09	9,8	6,5	3,3
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1974-79	7,5	5,0	2,5
GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1457	1980-83	5,3	3,5	1,8
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-81	27,0	18,0	9,0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	22,5	15,0	7,5
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	19,5	13,0	6,5
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1093-1595	1979-87	10,0	6,7	3,3
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1588-1781	1979-87	13,0	8,7	4,3
GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)	1595-1781	1987-93	9,5	6,3	3,2
GOLF I CABRIOLET 1600/1800 GLI	1781	1987-93	13,0	8,7	4,3
GOLF I CABRIOLET SERIE SPECIALI	1595-1781	1988-98	11,5	7,7	3,8
GOLF (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1781	1983-92	3,4	2,3	1,1
GOLF (II S.) GTI	1781	1983-89	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	12,8	8,5	4,3
GOLF (II S.) GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-92	9,8	6,5	3,3
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-92	11,3	7,5	3,8
GOLF GTI G60	1781	1990-91	18,8	12,5	6,3
GOLF (II S.) SYNCRO	1781	1986-91	6,0	4,0	2,0
GOLF RALLYE	1781	1989-90	42,0	28,0	14,0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	15,0	10,0	5,0
GOLF III (TUTTE LE VER.)	1391-1984	1991-98	2,1	1,4	0,7
GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-98	7,5	5,0	2,5
GOLF (III 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	9,0	6,0	3,0
GOLF III VARIANT (TUTTE LE VER.)	1391-1984	1993-98	2,0	1,3	0,7
GOLF III CABRIO (TUTTE LE VER.)	1595-1984	1993-98	6,8	4,5	2,3
GOLF IV (TUTTE LE VERSIONI)	1390-1984	1997-04	1,8	1,2	0,6
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	6,0	4,0	2,0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2002-04	6,8	4,5	2,3
GOLF IV 2.3 V5	2325	1997-04	7,4	5,0	2,5
GOLF IV 2.8 VR6	2792	1999-03	9,7	6,5	3,3
GOLF IV R32	3189	2002-03	19,5	13,0	6,5
GOLF IV VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1984	1999-06	1,5	1,0	0,5
GOLF IV VARIANT 2.3 V5	2325	1999-04	4,5	3,0	1,5
GOLF IV CABRIO	1595-1984	1998-02	5,3	3,5	1,8
GOLF V 1.4 16V/FSI	1390	2003-04	3,0	2,0	1,0
GOLF V 1.6/2.0 FSI	1598-1984	2003-08	4,4	2,9	1,5
GOLF V GTI	1984	2004-08	8,3	5,5	2,8
GOLF V R32	3189	2005-08	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (I S.)	1093-1588	1974-77	10,5	7,0	3,5
SCIROCCO (I S.)	1272-1588	1977-81	9,0	6,0	3,0
SCIROCCO GTI (I S.)	1588	1977-81	18,0	12,0	6,0
SCIROCCO (II S.)	1272-1588	1981-89	7,5	5,0	2,5
SCIROCCO GLI/GT/GT 16V (II S.)	1588-1781	1981-91	13,5	9,0	4,5
POLO (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1272	1975-81	6,5	4,3	2,2
POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272	1981-90	2,3	1,5	0,8
POLO (II S.) MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-95	2,3	1,5	0,8
POLO II S. COUPÉ (TUTTE LE VER.)	1043-1272	1982-90	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	2,7	1,8	0,9
POLO (II S.) COUPÉ G40	1272	1985-94	11,2	7,5	3,7
POLO (III S.) TUTTE LE VERSIONI	999-1598	1994-02	2,0	1,3	0,7
POLO (III S.) CLASSIC	1390-1598	1996	1,8	1,2	0,6
POLO (III S.) GTI	1598	1999-01	7,8	5,2	2,6
POLO III S. VARIANT (TUTTE LE VER.)	1390-1598	1997-02	2,3	1,5	0,8
POLO (IV S.) 1.8 T. 20V GTI	1781	2006-09	5,4	3,6	1,8
DERBY (I S.) TUTTE LE VERSIONI	895-1093	1976-81	4,5	3,0	1,5
DERBY (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1043-1272	1981-88	3,0	2,0	1,0
JETTA (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1093-1588	1979-84	3,0	2,0	1,0
JETTA GLI (I S.)	1588-1781	1979-84	6,8	4,5	2,3
JETTA (II S.) TUTTE LE VERSIONI	1272-1781	1984-92	1,8	1,2	0,6
JETTA (II S.) GT/GTX 16V	1781	1987-91	3,8	2,5	1,3
JETTA (II S.) SYNCRO	1781	1986-91	3,8	2,5	1,3
CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	18,7	11,0	8,3
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-95	12,0	8,0	4,0
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	24,0	16,0	8,0
VENTO (TUTTE LE VER.)	1598-1984	1992-96	1,5	1,0	0,5
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	6,0	4,0	2,0
BORA 1.6/1.8 20V/2.0	1595-1984	1999-06	1,5	1,0	0,5
BORA 1.8 TURBO	1781	2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA 2.3 V5	2325	1999-02	4,5	3,0	1,5
BORA 2.8 VR6	2792	2000-03	8,3	5,5	2,8
BORA VARIANT 1.6/2.0	1595-1984	2000-06	1,5	1,0	0,5
BORA VARIANT 1.8 TURBO	1781	2001-04	3,8	2,5	1,3
BORA VARIANT 2.8 VR6	2792	2000-03	8,3	5,5	2,8
SHARAN (I S.) 1.8 TURBO 20V	1781	1998-06	2,7	1,8	0,9
SHARAN (I S.) 2.0	1984	1995-11	2,7	1,8	0,9
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6	2792	1995-03	3,5	2,3	1,2
SHARAN (I S.) 2.8 V6/VR6 SYNC./4M.	2792	1996-06	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.6	1595	2000-11	4,5	3,0	1,5
NEW BEETLE 1.8 T./2.0	1781-1984	1999-10	5,3	3,5	1,8
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-05	9,0	6,0	3,0
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	22,5	15,0	7,5
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-11	6,8	4,5	2,3
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003-10	8,3	5,5	2,8
LUPO 1.0/1.4/1.4 16V	997-1390	1998-05	1,8	1,2	0,6
LUPO GTI	1598	1999-05	8,3	5,5	2,8
TOUAREG 3.2 V6/3.6 V6 FSI (I S.)	3189-3597	2002-10	7,5	5,0	2,5
TOUAREG 4.2 V8/4.2 V8 FSI (I S.)	4163-4172	2002-09	9,0	6,0	3,0
TOUAREG 6.0 W12 (I S.)	5998	2005-10	9,8	6,5	3,3
PHAETON 3.2/3.6 V6	3189-3597	2002-09	7,5	5,0	2,5
PHAETON 4.2 V8	4172	2003-15	9,0	6,0	3,0
PHAETON 6.0 W12	5998	2002-11	10,5	7,0	3,5
TOURAN (I S.) 1.6	1595	2003-10	3,0	2,0	1,0
EOS 3.2/3.6 V6	3189-3597	2007-10	9,0	6,0	3,0

VOLKSWAGEN PORSCHE — GERMANIA

914/4	1679	1969-72	24,0	16,0	8,0
914 1.8	1795	1973-75	24,0	16,0	8,0
914 2.0	1971	1972-75	27,0	18,0	9,0
914/6	1991	1969-72	91,0	57,0	40,0

VOLVO — SVEZIA

PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	24,0	16,0	8,0
PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)	1414-1583	1944-58	21,0	14,0	7,0
PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	22,5	15,0	7,5
SPORT	1414	1956-57	45,0	30,0	15,0
PV 544	1583-1778	1958-65	18,0	12,0	6,0
TP 21	3650	1956-59	15,0	10,0	5,0
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	19,5	13,0	6,5
SERIE 120 - AMAZON (TUTTE LE VER.)	1583-1986	1956-70	11,3	7,5	3,8
SERIE 140 (TUTTE LE VER.)	1778-1986	1966-74	8,3	5,5	2,8
164	2978	1968-74	12,0	8,0	4,0
P1800/P1800 S	1778-1986	1961-71	28,5	19,0	9,5
1800 ES	1986	1971-73	30,0	20,0	10,0
66 (TUTTE LE VER. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	4,5	3,0	1,5
343/345	1397-1986	1976-81	2,3	1,5	0,8
340/360 (TUTTE LE VERSIONI)	1397-1986	1982-91	2,3	1,5	0,8
440 (TUTTE LE VERSIONI)	1596-1998	1988-96	1,2	0,8	0,4
440 TURBO	1721	1988-96	2,0	1,3	0,7
460 (TUTTE LE VERSIONI)	1596-1998	1989-96	1,2	0,8	0,4
480 ES	1721-1998	1986-95	6,8	4,5	2,3
480 TURBO	1721	1988-95	8,6	5,7	2,9
244 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	6,0	4,0	2,0
240 BERLINA (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-91	5,3	3,5	1,8
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	10,5	7,0	3,5
245 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2127	1974-81	7,5	5,0	2,5
240 SW (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1982-93	5,3	3,5	1,8
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	10,5	7,0	3,5
264 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	7,5	5,0	2,5
265 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	7,5	5,0	2,5
262 COUPÉ	2664-2849	1977-81	16,5	11,0	5,5
740 (TUTTE LE VER.)	1986-2316	1984-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO	1986-2316	1984-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V	1986	1989-90	4,2	2,8	1,4
740 SW	1986-2316	1985-92	3,0	2,0	1,0
740 TURBO SW	1986	1985-89	3,8	2,5	1,3
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	4,2	2,8	1,4
760 GLE V6	2849	1982-87	4,5	3,0	1,5
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	9,0	6,0	3,0
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	4,5	3,0	1,5
760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 (II S.)	2849	1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO (II S.)	2316	1987-90	5,3	3,5	1,8
760 GLE V6 SW (II S.)	2849	1987-90	4,5	3,0	1,5
760 TURBO SW (II S.)	2316	1987-90	5,3	3,5	1,8
780 TURBO	1986	1986-90	7,5	5,0	2,5
780 TURBO 16	1986	1989-92	8,3	5,5	2,8
780 V6	2458-2849	1985-92	7,5	5,0	2,5
S40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1948	1996-04	1,2	0,8	0,4
S40 (I S.) T4	1855-1948	1997-02	3,2	2,1	1,1
V40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI	1587-1948	1996-04	1,2	0,8	0,4
V40 (I S.) SW T4	1855-1948	1997-02	3,0	2,0	1,0
940 GLE	2849	1990-93	3,8	2,5	1,3
940 2.0/2.3	1986-2316	1990-96	3,8	2,5	1,3
940 TURBO	1986-2316	1990-96	3,8	2,5	1,3
940 POLAR/SUPER POLAR	1986	1993-95	4,5	3,0	1,5
(940) POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	5,3	3,5	1,8
940 GLE SW	2849	1990-93	3,8	2,5	1,3
940 2.0/2.3 SW	1986-2316	1990-96	3,8	2,5	1,3
940 TURBO SW	1986-2316	1990-96	3,8	2,5	1,3
(940) POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	5,3	3,5	1,8
960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	5,3	3,5	1,8
960 TURBO	2316	1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9I 24V	2922	1990-96	6,0	4,0	2,0
960 2.5 24V	2473	1995-96	5,3	3,5	1,8
960 2.0I TURBO 16V SW	1986	1990-94	5,3	3,5	1,8
960 TURBO SW	2316	1990-92	4,5	3,0	1,5
960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	6,0	4,0	2,0
960 2.5 24V SW	2473	1995-96	5,3	3,5	1,8
850 GLE/GLT	1984-2435	1991-96	3,0	2,0	1,0
850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	7,5	5,0	2,5
850 R/T-5 R	1984-2319	1994-96	12,0	8,0	4,0
850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-96	3,8	2,5	1,3
850 TURBO 20V T-5 SW	1984-2319	1993-96	8,3	5,5	2,8
850 R/T-5 R SW	1984-2319	1994-96	13,5	9,0	4,5
S70 (I S.) 2.0I/2.4I	1984-2435	1996-00	3,0	2,0	1,0
S70 20V TURBO	1984-2435	1996-99	4,5	3,0	1,5
V70 2.0I/2.4I	1984-2435	1996-06	3,8	2,5	1,3
V70 20V TURBO	1984-2521	1996-06	5,3	3,5	1,8
V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1996-02	6,0	4,0	2,0
V70 R	1984-2521	1997-06	12,0	8,0	4,0
S90 2.9 24V	2922	1996-98	6,8	4,5	2,3
V90 2.9 24V	2922	1996-98	6,8	4,5	2,3
S80 (I S.) 2.4I 20V	2435	1999-06	3,8	2,5	1,3
S80 (I S.) 2.0I TURBO 20V T	1984	1998-01	3,8	2,5	1,3
S80 (I S.) 2.4I/2.5I TURBO 20V	2435-2521	2000-06	4,1	2,7	1,4
S80 (I S.) 2.0I TURBO 20V T5	1984	1998-00	4,5	3,0	1,5
S80 (I S.) 2.8 24V TURBO T6	2783	1998-02	6,0	4,0	2,0
S80 (I S.) 2.9 24V	2922	1998-06	5,0	3,3	1,7
XC70 2.5I T. 20V AWD (TUTTE LE V.)	2521	2002-06	6,0	4,0	2,0
XC70 3.0I AWD (TUTTE LE VERSIONI)	2953	2008-09	7,5	5,0	2,5
XC90/XC90 T6 (I S.)	2521-3121	2002-08	6,8	4,5	2,3
XC90 V8 (I S.)	4413	2004-10	7,5	5,0	2,5
S60 (I S.) 2.4I 20V	2435	2000-09	2,0	1,3	0,7
S60 (I S.) 20V TURBO	1984-2521	2000-09	3,0	2,0	1,0
S60 R	2521	2003-07	8,0	5,3	2,7
C70 COUPÉ	1984-2435	1997-02	9,0	6,0	3,0
C70 CABRIOLET	1984-2435	1999-05	10,0	6,7	3,3
C70 C/C	2435-2521	2005-06	8,0	5,3	2,7
C30 T5	2521	2006-12	8,0	5,3	2,7

WIESMANN — GERMANIA

ROADSTER	2793-3246	1993-06	90,0	60,0	30,0

WOLSELEY — GRAN BRETAGNA

6/80-6/90-6/99-6/110	2215-2912	1948-68	13,5	9,0	4,5
15/50-15/60	1489	1956-61	12,8	8,5	4,3
16/60	1622	1961-71	12,8	8,5	4,3
HORNET MKI/MKII/MKIII	848-998	1961-70	16,5	11,0	5,5
1100/1300	1098-1275	1964-73	10,5	7,0	3,5

ZAGATO — ITALIA

HYENA	1995	1993-96	190,0	125,0	62,5

ZAZ — RUSSIA

968M/969M	1171-1196	1977-94	3,0	2,0	1,0

NARDI 750 SPORT
ANNO 1949 - COMPLETA
DOCUMENTI ORIGINALI - MOTORE
BMW ORIGINALE - PER 1000 MIGLIA

auto classic
Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119
Email: **autoclassic@autoclassic.it**
www.autoclassic.it
Instagram: **autoclassicitaly**

FIAT PANDA 4X4
ANNO 1983 - SCOCCA DAKAR
TRASFORMATA IN VERSIONE DA
CACCIA - PRIME TARGHE TORINO

FIAT 124 ABARTH
ANNO 1974
LIVREA OLIO FIAT - TARGHE ORIGINALI
HTP VALIDO FINO AL 2029

FERRARI 308 COMPETIZIONE
ANNO 1979
LIVREA OLIO FIAT
1 DI SOLI 45 ESEMPLARI REALIZZATI

FERRARI 308 COMPETIZIONE
ANNO 1976
LIVREA MARLBORO
1 DI SOLI 45 ESEMPLARI REALIZZATI

RENAULT 5 TURBO
ANNO 1982
LIVREA TOUR DE CORSE - TARGHE
ORIGINALI - PASSATO SPORTIVO

PORSCHE 996 TURBO
ANNO 2002 - CAMBIO MANUALE
TETTO APRIBILE
TUTTI I TAGLIANDI ESEGUITI

AUDI QUATTRO COUPE
ANNO 1983
STUPENDE CONDIZIONI
TARGHE ORIGINALI TORINO

FERRARI GTS TURBO
ANNO 1989
COME NUOVA - ABS
POCHI ESEMPLARI COSTRUITI

DE TOMASO PANTERA GTS
ANNO 1974
RESTAURO TOTALE - MATCHING
NUMBERS - TARGATA ITALIANA

MGA TWIN CAM
ANNO 1959
MOLTO RARA
RESTAURO TOTALE DOCUMENTATO

BMW Z1 ROADSTER
ANNO 1989
STUPENDE CONDIZIONI
VERNICE E INTERNI ORIGINALI

ALFA ROMEO MONTREAL
ANNO 1975
CONDIZIONI STREPITOSE - RARO
COLORE ARANCIO METALLIZZATO

ALFA ROMEO 2000 SPIDER VELOCE
ANNO 1979
RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI ROMA

BENTLEY CONTINENTAL R
ANNO 1993
STUPENDE CONDIZIONI
ORIGINALI - TARGHE ROMA

LANCIA THEMA 8.32
ANNO 1991
SECONDA SERIE
STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI

FORD CAPRI 3.0 V6
ANNO 1972 - VERSIONE MOLTO
RARA - RESTAURO TOTALE
TARGHE ORIGINALI BOLOGNA

APAL DUNE BUGGY
ANNO 1972 - RARA VERSIONE
VERNICE ORIGINALE - 5.000 KM
DA NUOVA - TARGATA ITALIANA

UN PONTE TRA DOMANDA E OFFERTA

Le inserzioni riguardano esclusivamente **automobili, motociclette e ricambi**. Non più automobilia, modellini ed editoria specializzata.
Le istruzioni dettagliate per pubblicare gli annunci sono a pagina 146

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

SPIDER 1.6 rossa del 1991, iscritta Asi, motore perfetto, interni buoni, 22.900 euro, visibile a Prato

balestraantonio64@gmail.com

GIULIA 1600 SUPER "BISCIONE" grigia del 1969, perfettamente funzionante, 29 mila euro, visibile a Milano

3939369749

1900 SUPER bicolore bianca e azzurra, conservata, sana e senza ruggine, motore rifatto da qualche anno, iscritta Asi, 33 mila euro, visibile a Terracina (LT)

3280871356

145 grigia del 1995, distribuzione rifatta, numerosi pezzi sostituiti, iscritta Asi, 3.600 euro, visibile a Montechiarugolo (PR)

gabriele.bertoraglia@gmail.com

SPIDER 2.0 Rosso Winner del 1992, iniezione, non catalizzata, Asi Targa oro, hardtop in tinta, 27 mila euro, visibile a Vicenza

italianclassictours@gmail.com
foto 236

SPIDER (916) 2.0I 16V TWIN SPARK rossa del 2002, meccanica restaurata, sempre in garage, qualche segno sulla carrozzeria, 9.500 euro, visibile a Robassomero (TO)

fabio.dipasquale@edidomus.it

2000 (berlina 102) blu del 1959, da restaurare, completa, targhe originali, documenti in regola, 12 mila euro, visibile a Cormano (MI)

308gtb@libero.it

AUSTIN

MINI CLUBMAN ESTATE 1100 bianca del 1979, iscritta Asi, restaurata completamente, 15.350 euro, visibile a Milano

riccardo.favero1987@gmail.com

BEDFORD

CF 230 COMBI DIESEL bianco del 1980, vetrato, 4.000 euro trattabili, visibile a Como

qscbrfm76m@privaterelay.appleid.com

BMW

Z3 ROADSTER 1.8 del 1997, 8.600 euro, visibile a Prato

balestraantonio64@gmail.com

M3 (E46) SMG blu del 2002, condizioni perfette, full optional, sempre tagliandata e controllata da officina BMW, 60 mila euro, visibile a Casalgrande (RE)

marzio.stabile@gmail.com

CITROËN

2 CV azzurra del 1982, restaurata con ricambi originali, 7.500 euro, visibile a Roma

salvogrillo1946@gmail.com

2 CV AK600 del 1977, restaurata, gomme nuove, trattative riservate, visibile a Roma

ingegneriapreziosa@gmail.com

Per ordini o informazioni sulle riviste
ED EditorialeDomus
puoi contattare il servizio abbonamenti al numero
02 56568800
(lunedì-venerdì 9.00/18.00)
uf.abbonamenti@edidomus.it

QP QUATTRORUOTE Professional
SEI UN PROFESSIONISTA?
Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito
www.quattroruotepro.it
o richiedi informazioni scrivendo a
professional@quattroruotepro.it

DS 23 PALLAS bianca del 1972, 15.750 euro, visibile a Quarrata (PT)

taalejandro3@gmx.it

2 CV CHARLESTON del 1985, perfette condizioni, selleria e verniciatura nuove, accensione elettronica al posto delle puntine, 7.500 euro, visibile a Vigevano (PV)

seby68misr@gmail.com

AC4F LIMOUSINE bianca e blu del 1931, perfettamente restaurata, documenti in regola, 30 mila euro, visibile a Senago (MI)

ducieleonora4@gmail.com

C4 TORPÉDO gialla del 1931, perfettamente funzionante, restaurata, documenti in regola, 30 mila euro, visibile a Senago (MI)

ducieleonora4@gmail.com

DAIMLER

SP 250 DART bianca del 1963, perfette condizioni di utilizzo, 55 mila euro, visibile a Bassano del Grappa (VI)

giorgiogalvanin@gmail.com

FERRARI

MONDIAL CABRIOLET del 1984, conservata, tagliando completo nel 2023, 63 mila euro, visibile a San Vito al Tagliamento (PN)

mondial68@libero.it

FIAT

500 F blu del 1968, tutta da rinfrescare e pulire perché molto arrugginita e impolverata, 695 euro, visibile a Genova

+39 339 4007107

850 SUPER IDROMATIC blu scuro del 1967, ottime condizioni generali, 8.000 euro, visibile a Lallio (BG)

giuseppe.fratus5@gmail.com

1100 D grigia e bianco panna del 1964, in ordine, marciante, diversi lavori eseguiti, 7.000 euro, visibile a Varese

bmax.d@tiscali.it

600 D del 1962, motore nuovo, ottime condizioni, 8.500 euro, visibile a Lagnasco (CN)

monica.bertola70@gmail.com

508 "BALILLA" del 1935, completamente restaurata, 16 mila euro, visibile a Pianezza (TO)

giampaolo.panero@gmail.com

128 del 1970, 7.000 euro, visibile a Sapri (SA)

giovanna_filizzola@yahoo.it

BARCHETTA grigia del 1999, limited edition, perfettamente originale, tagliandi effettuati, 9.200 euro, visibile a Casale Monferrato (AL)

smaury63@libero.it

500 F bianca del 1967, targhe e libretto originali, restaurata di meccanica e carrozzeria, trattativa riservata, visibile a Verdello (BG)

cnegri@gruppocdm.it

UNO 1.0 FIRE del 1995, sempre in garage, ottima di meccanica e di carrozzeria, 2.500 euro, visibile a Varazze (SV)

abbyelilla@gmail.com

1500 B del 1938, Asi Targa oro, 15 mila euro, visibile a Bagheria (PA)

corrado.conti1966@gmail.com

500 B "TOPOLINO" del 1948, restaurata al nuovo, 17 mila euro, visibile a San Lazzaro di Savena (BO)

maurirag54g@gmail.com

RITMO 85 CABRIO grigia del 1983, buone condizioni, meccanica perfetta, 3.900 euro, visibile a Fagnano Castello (CS)

francoliparoti@virgilio.it

500 L rossa del 1971, originale, tenuta benissimo, da usare tutti i giorni, iscritta Asi, 6.800 euro, visibile a Pian Camuno (BS)

andrea.remo051964@gmail.com

500 C BELVEDERE del 1954, restaurata totalmente, riverniciata, trattativa riservata, visibile a Roma

carlo_enea@yahoo.com

500 A del 1948, buone condizioni, 12 mila euro, possibile rifacimento motore con sovrapprezzo di 4.000 euro, visibile a Montalcino (SI)

tropy1951@gmail.com

500 C del 1951, restaurata, iscritta Asi in attesa di Targa oro, 14.500 euro, visibile a San Salvatore Telesino (BN)

armellino71@gmail.com

500 LUSSO del 1972, ottime condizioni, messa a punto completa, 4.300 euro, visibile a Palermo

econsoli@alice.it

500 L blu del 1971, completamente restaurata nella meccanica e nella carrozzeria, iscritta Asi, 17.998 euro, visibile a Cremona

eart013@hotmail.it

FORD

SIERRA RS COSWORTH bianca del 1986, estetica superlativa, manutenzione regolare, 62.880 euro, visibile ad Alpago (BL)

amazon69@libero.it

FORD (USA)

THUNDERBIRD I SERIE del 1957, progetto di restauro, completa al 90%, completa di manuali, telaio, carrozzeria e motore, 7.000 euro, visibile a Rovigo

tognin.mauro@gmail.com

INNOCENTI

MATIC 990 SE grigia del 1986, unico proprietario, ottime condizioni, cambio automatico, 12.990 euro, visibile a Vicenza

francescolupoamatori@gmail.com

MINI COOPER del 1970, buone condizioni, numerosi ricambi, trattative riservate, visibile a Savigliano (CN)

olocco.fabio@libero.it

MINI COOPER 1300 rossa del 1972, conservata, buone condizioni, 15 mila euro, visibile a Carpi (MO)

elisa.caffagni@outlook.com

MINI MINOR MK III del 1971, ottime condizioni, ferma da un po' ma funzionante, 9.500 euro, visibile a Zola Predosa (BO)

nets@fastwebnet.it

ISO RIVOLTA

GRIFO IR8 del 1973, pezzo unico, motore Ford 429 da 360 cavalli, 40 mila euro, visibile a Vicenza

luciospeedster@gmail.com

adone

VICENZA
CLASSIC CAR SHOW

19-20-21 aprile 2024
FIERA DI VICENZA

The new top event

Vendi la tua auto
a Vicenza Classic Car Show

Hai un'auto d'epoca che desideri esporre e vendere?
Puoi riservare uno spazio a Vicenza Classic Car Show.

Informati sulle modalità e condizioni inviando una mail con i tuoi dati:
Nome / Cognome / Città / Telefono / Email
a info@vicss.it

19-20-21 aprile 2024 | FIERA DI VICENZA

WWW.VICENZACLASSICCARSHOW.COM
info line: +39 376 214 0975

Powered by
ITALIAN EXHIBITION GROUP
Providing the future

JAGUAR

MK VII M bianca del 1955, iscritta Asi, 33 mila euro, visibile a Cenate Sopra (BG)

topo120983@gmail.com

XJ S 4.0 del 1993, manuale, manutenzioni regolari, 36.500 euro, visibile a Padova

nicolanalotto99@gmail.com

XJ 8 (X308) 3.2 del 1999, ottime condizioni, manutenzioni regolari, 12.700 euro, visibile a Padova

nicolanalotto99@gmail.com

XJ 6 (XJ40) del 1992, ottime condizioni, iscritta Asi, 5.200 euro, visibile a Piossasco (TO)

and.m64@gmail.com

XJ6 III SERIE marrone del 1980, iscritta Asi, 7.000 euro, visibile a Trecenta (RO)

gennaro.ciardiello1234@gmail.com

XJ6 3.2 (XJ40) blu scuro del 1993, interni in pelle, cerchi in lega, 15 mila euro, visibile a Mottalciata (BI)

morellolucadb9@yahoo.it

JEEP

GRAND CHEROKEE ZJ 5.2 V8 del 1995, perfetta, sempre in garage, trattative riservate, visibile a Frascati (RM)

3462485750

LANCIA

FULVIA COUPÉ blu del 1973, sempre in box, mai sotto la pioggia, 10 mila euro, visibile a Torino

cottimassimo957@gmail.com

DELTA HF INTEGRALE 8V rossa del 1988, ottime condizioni, tutta originale, revisione completa nel 2023, 40 mila euro, visibile a Verona

+393400576928

FULVIA COUPÉ bianca del 1973, 11.992 euro, visibile a Montaguto (AV)

patriciopparra@tiscali.it

APPIA III SERIE del 1961, funzionante, ottime condizioni, 7.000 euro, visibile a Tagliacozzo (AQ)

marciors@hotmail.it

FULVIA COUPÉ 1.3 S II SERIE Rosso Corsa del 1972, iscritta Asi, in ordine in tutte le sue parti, targhe e libretto originali, 22 mila euro, visibile a Palermo

eculotta73@gmail.com

FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZIONE grigia del 1966, ottime condizioni di meccanica e di carrozzeria, 26 mila euro, visibile a Roma

giodevir@gmail.com

IMMATRICOLAZIONE
AUTO DI IMPORTAZIONE
EUROPEE E AMERICANE
(d' Epoca e Moderne)

* ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc)
* CONSULENZA ALL' ACQUISTO (anche su e-bay e web)
* ASSISTENZA EXPORT--IMPORT
* REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI
* CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel. 035 23 30 77
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

Agenzia Aguggini sas
di Trombetta Alessandro & C.
... dal 1965
... qualunque pratica
... per qualsiasi veicolo
... di ogni età
•DEMOLITI E RADIATI
•PROVENIENZA ESTERA
•ORIGINE SCONOSCIUTA
•COLLAUDI CPA/MCTC
www.aguggininisas.it
www.garageepoque.it
TEL. 02 96320107

WWW.AIRCOOLED.IT
AIRCOOLED
PORSCHE 356 ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità
PER VARIE VETTURE D'EPOCA
pneumatici e fasce bianche da applicare
AIRCOOLED BY PLANK SRL
39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT

FULVIA COUPÉ 1.3 S rossa del 1974, completa di tutti i suoi pezzi, smontata per restauro, documenti originali, 5.900 euro trattabili, visibile a Gattinara (VC)

gio98delm@gmail.com

ARDEA IV SERIE del 1951, targhe originali, Asi Targa oro, restaurata nel 2005, 18.500 euro, visibile a Grosseto

leonardo.mazzi8@gmail.com

ARDEA IV SERIE del 1952, cinque marce, conservata, guida a destra, italiana da sempre, Asi Targa oro, 12.500 euro, visibile a Terracina (LT)

3280871356

AUGUSTA BERLINA del 1936, perfettamente funzionante, interni e carrozzeria in ottime condizioni, targhe originali, Asi Targa oro, 29 mila euro, visibile a Rubiera (RE)

daniegab@tin.it

DELTA 1.3 del 1981, prima serie, unico proprietario, sempre in garage, 7.800 euro, visibile ad Altamura (BA)

vinc.dimattia@gmail.com

FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO II SERIE avorio del 1971, Asi Targa oro, 34 mila euro, visibile a Milano

a.demartini@ddnassociati.it

FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO II SERIE del 1972, 27.500 euro, visibile a Laerru (SS)

raanguiano66@gmx.it

FULVIA COUPÉ 1600 HF (FANALONA) rossa del 1970, Asi Targa oro, sempre stradale, perfetta, trattativa riservata, visibile a Verona

danielerizzini@gmail.com

FLAVIA COUPÉ 1.8 bianca del 1963, tutta originale, da restaurare completamente, 5.800 euro trattabili, visibile a San Cesareo (RM)

339158338

LOTUS

ELAN +2 del 1975, bicolore originale ma riverniciata, meccanica in ordine, motore rifatto, Asi Targa oro, 33 mila euro, visibile a Terracina (LT)

3280871356

MASERATI

KARIF nera del 1989, molto curata, manutenzione puntuale, trattative riservate, visibile a Bolzano

andrea@northsouth.it

BITURBO SPYDER rossa del 1986, rara versione esportata negli Stati Uniti, da eseguire leggero restauro, 15 mila euro, visibile a Vicenza

luciospeedster@gmail.com

Il marchio Covercar si distingue da oltre 50 anni per la qualità e le caratteristiche tecniche che compongono ogni prodotto. Queste stesse caratteristiche hanno permesso a Confezioni Andrea di fornire direttamente le più importanti case automobilistiche del mondo e di soddisfare una clientela sempre più esigente e attenta alla cura delle proprie automobili.

Negli anni sono nate diverse imitazioni dei prodotti Covercar che possono sembrare simili, ma che hanno design e caratteristiche differenti.
Consigliamo quindi ai nostri clienti di accertarsi sempre dell'autenticità del marchio Covercar scegliendo il proprio copriauto con cura.
Per ogni ulteriore informazione non esitate a contattare il servizio clienti.

Teli su misura da interno e da esterno per la tua auto e moto, coprisedili, coprivolanti e autoshoes antiovalizzanti.

CARATTERISTICHE

- Antistatico • Elasticizzato
- Interno felpato • Traspirante
- Lavabile nella comune lavatrice domestica
- Ampia gamma di colori
- Personalizzabile con il proprio logo
- Ingombri ridotti
- Piping in contrasto • Borsa inclusa

"Da 50 anni proteggiamo le nostre passioni"
1973 - 2024

COVERCAR - CONFEZIONI ANDREA ITALIA SRL • Via Verdi, 5 • 21020 Bodio Lomnago (VA) ITALIA • Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 810656
C.F./P.I.V.A. IT03482960121 info@covercar.com - www.covercar.com

GHIBLI CUP grigia del 1996, 20.500 euro, visibile a Castelcivita (SA)

gulibarri63@gmx.it

INDY del 1973, parzialmente restaurata nel 2018, funzionamento perfetto, visibile a Pescara, 125 mila euro

sandro.brozzetti@sboiltool.it

MAZDA

MX-5 (NA) grigia del 1996, 12.770 euro, visibile a Verona

lisa.cambruzzi@gmail.com

MERCEDES-BENZ

220 SE COUPÉ bianca del 1963, completamente originale, perfettamente funzionante, Asi Targa oro, trattative riservate, visibile a Cattolica (RN)

fiorenzorovelli@gmail.com

300 CE CABRIOLET grigia del 1993, unico proprietario, ottime condizioni, iscritta Asi, trattativa riservata, visibile a San Giuliano Milanese (MI)

alessia.drago@gmail.com

300 SE (W126) del 1986, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, iscritta Asi, 8.000 euro, visibile a Pinerolo (TO)

339 8484809

200 CE del 1990, marciante, perfetto stato, 150 mila km, 10 mila euro, visibile a Frosinone

federicapatrizi9@gmail.com

MG

A 1600 ROADSTER nera del 1960, motore rifatto a nuovo, telaio sabbiato e riverniciato, 42.500 euro, visibile a Cerveteri (RM)

mmarea1@virgilio.it

B SPIDER rossa del 1969, guida a destra, ottimo stato, 17.800 euro, visibile a Borgio Verezzi (SV)

massimilianounere@gmail.com

TD del 1953, completamente restaurata nel 1999, revisioni periodiche, 30 mila euro, visibile a Benevento

marcellotraglia@gmail.com

B SPIDER bianca, guida a sinistra, 12 mila euro, visibile a Cormano (MI)

308gtb@libero.it

F 1.8 VVC bianca del 1998, ottime condizioni, hardtop, 9.500 euro, visibile a Riva Ligure (IM)

agambir4@gmail.com

MORRIS

MINOR 1000 TRAVELLER del 1968, ottime condizioni, 13 mila euro, visibile a La Spezia

leonardo.caramelli@libero.it

Pratiche Auto ad Elevato Grado di Difficoltà
Nicolini Bruno snc
Reggio Emilia Tel. 0522.551061
paolo@nicolinibruno.it
www.nicolinibruno.it

EPOCA CAR
www.epocacar.com
NEGOZIO ON LINE
Dal 1983 IL MAGAZZINO PIÚ ASSORTITO D'ITALIA per AUTO STORICHE italiane ed estere
S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax: 0421 311659 - info@epocacar.com

ENNE PI ®
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.
targhe d'epoca e decorative
Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221
EPOCA ITALIA
www.targheetarghe.it

F.lli DEMINICI
Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363
Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955
SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

Elettrauto Franco s.r.l.
COSTRUZIONE STRUMENTI IMPIANTI ELETTRICI ED LORO ACCESSORI
Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

EUROTELI - LIVORNO
Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it
Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.
SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

GARDA RICAMBI
Via Linfano, 2A
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
WhatsApp: 3899267895
di Bertamini Renzo & C. snc
RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
RICAMBI PER ALFA ROMEO FERRARI - FIAT - LANCIA - MASERATI SPECIALIZZATI IN 124 SPIDER
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

PEUGEOT

106 bianca del 1992, perfette condizioni, pochi chilometri, 2.500 euro, visibile a Mortara (PV)

ggmrossi3@gmail.com

PORSCHE

356 A T1 Aquamarine Blue Metallic del 1956, condizioni ottime, certificato di origine Porsche, 130 mila euro, visibile a Salerno

3519342447

924 del 1979, cambio a cinque marce, ottime condizioni generali, 8.900 euro, visibile a Castronno (VA)

petrinalessio@gmail.com

911 (996) CARRERA 2 CABRIOLET del 1999, cabrio manuale, con hardtop, iscritta Asi, perfette condizioni generali, 49 mila euro, visibile a Reggio Calabria

erreesse911@gmail.com

RENAULT

CELTAQUATRE beige e nera del 1937, perfettamente restaurata, documenti in regola, iscritta Asi, 30 mila euro, visibile a Senago (MI)

ducieleonora4@gmail.com

4 del 1983, tagliandata, gomme nuove, iscritta Asi, 4.200 euro, visibile a Roma

abraroby@inwind.it

5 TL del 1978, bianca, reimmatricolata del 1985, iscritta Asi, meccanicamente in ordine, 3.200 euro, visibile a San Ginesio (MC)

328 6187778

ESPACE II SERIE del 1992, 2.0 benzina, Gpl, ottime condizioni, trattativa riservata, visibile a Rubiera (RE)

daniegab@tin.it

ROLLS-ROYCE

SILVER CLOUD II SERIE grigia del 1960, guida a sinistra, completamente originale, motore mancante, da immatricolare, 45 mila euro, visibile a Cormano (MI)

308gtb@libero.it

SAAB

9-3 CABRIOLET 2.0I 16V TURBO S-E del 1998, cambio manuale, ottime condizioni, 3.300 euro, visibile a Villaverla (VI)

3331338307

TRIUMPH

TR2 SHORT DOOR bianca del 1955, restaurata, perfetta in ogni particolare, 65 mila euro, visibile a Vaiano (BO)

balestraantonio64@gmail.com

TR4 bianca del 1962, revisionata, marciante, ottime condizioni, trattativa riservata, visibile a Pinerolo (TO)

renato.lanzetti@virgilio.it

CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Restauri e revisione Porsche 356-911-914

Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche per farle tornare nella loro splendida forma originale.

40 TH YEARS ANNIVERSARY
1984 - 2024

S.S. Casale - Asti, 42 z.i. - 15020 Cereseto (AL) - Italy - Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com

SPITFIRE 1500 rossa del 1977, meccanica e interni ottimamente conservati, iscritta Asi, sempre garage, 13.999 euro, visibile a San Damiano d'Asti (AT)

pierluigibosca@tiscali.it

VOLKSWAGEN

MAGGIOLONE CABRIOLET rosso del 1976, 19 mila euro non trattabili, visibile a Busto Arsizio (VA)

eligiufer@gmail.com

MAGGIOLINO "OVALINO" del 1955, conservato, ottime condizioni, targhe nere, 27.500 euro, visibile a Sondrio

oscaromegialli@gmail.com

TYP 2 del 1989, 128 mila km, 19.900 euro, visibile a Muros (SS)

patricioppar58@tiscali.it

TYP 2 rosso del 1980, allestimento camper, marciante, 16 mila euro, visibile a Roma

ccopnk@gmail.com

MAGGIOLINO 1200 (12 V) del 1969, perfettamente restaurato, 15 mila euro non trattabili, visibile a Roma

gianluigifanelli@hotmail.com

MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET bianca del 1972, fondi sani, meccanica perfetta, 17.500 euro, visibile a Gallarate (VA)

monica.manuela.salvitti@gmail.com

MAGGIOLINO 6 VOLT del 1966, completamente restaurato, 15.800 euro, visibile a Lanzo Torinese (TO)

cabodi@libero.it

MAGGIOLINO 1200 del 1963, gomme nuove, pronta all'uso, trattativa riservata, visibile a Brisighella (RA)

matteovitozzi77@gmail.com

1600 verde del 1968, ottimo stato, 28 mila euro, visibile a Guidonia Montecelio (RM)

d.capraro117@gmail.com

PESCACCIA TYP 181 rossa del 1971, iscritta Asi, conservata da collezione, 15 mila euro, visibile a Bologna

ricchier@gmail.com

VENDO MOTO

BIANCHI

MT61 MILITARE del 1963, completamente restaurata, Asi Targa oro, 3.500 euro, visibile a Bovolone (VR)

gdr@oneiros-italia.com

BMW

R1200 C grigia del 2003, 3.000 euro, visibile a Bareggio (MI)

+31 6 4756 7967

GILERA

B 300 del 1965, restauro totale del 2018, 3.500 euro, visibile a Termini Imerese (PA)

umberto.brucato@bdeta.it

B 300 EXTRA del 1969, trattativa riservata, visibile a Bologna

info@urbarredo.it

MOTO GUZZI

V35 III SERIE CAFÈ RACER del 1986, funzionante, targata Milano, 1.800 euro, visibile a Milano

3939369749

PIAGGIO

VESPA 150 GS grigia del 1960, documenti e targa originali, 5.500 euro, visibile a Sacile (PN)

garagesriuniti@gmx.com

VENDO VARIE

PER LANCIA

FULVIA, FLAVIA E FLAMINIA Lotto di più di 200 pezzi vendibile solo integralmente, trattativa riservata, visibile a Montebelluna (TV)

fabio@shirt.it

PER ALFA ROMEO

GIULIA, GIULIETTA, SPIDER e altri modelli, lotto di oltre 220 pezzi vendibile solo integralmente, trattativa riservata, visibile a Montebelluna (TV)

fabio@shirt.it

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

02 56568800

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

uf.vendite@edidomus.it

QUATTRORUOTE Professional

SEI UN PROFESSIONISTA?

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

www.quattroruotepro.it

o richiedi informazioni scrivendo a

professional@quattroruotepro.it

Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. +39 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it
Tel. WhatsApp +39 347-7376032 - 340.7170541

Certificazione di qualità
ISO 9001:2015

La nostra Ferrari Dino 246 GT

"Nata e vissuta sempre in Italia, viene immatricolata per la prima volta il 12 Gennaio 1972 a Savona, acquistata nuova da D.G.C un signore molto conosciuto nel campo alimentare. Dopo aver scorrazzato lungo la riviera per diversi anni, con frequenti puntate in Costa Azzurra e nel Principato di Monaco, dopo innumerevoli aperitivi sulla Croisette, D.G.C. decide di separarsene per iniziare una nuova avventura con…una tedesca.

Il nuovo proprietario, R.G., nato nel 1940 la tiene idolatrandola per una manciata d' anni, venendo poi però purtroppo a mancare improvvisamente nel 1981. Gli eredi, volenterosi di dare un futuro all'altezza a questa incredibile scultura di arte italiana, decidono, in un anno famoso per l'inflazione sopra il 20%, di vendere la creatura ad un imprenditore del lusso italiano che le faceva il filo da anni: M.M.

M.M. si gode la Dino quasi per un lustro e decide poi di venderla ad un caro amico che abitava nello stesso comune, D.V.L. Ma… *"una Dino non si scorda mai"*, M.M. finisce per pentirsi di averla ceduta e, dopo un lungo corteggiamento, riesce a farsela rivendere nel 1995. Dopo qualche anno di matrimonio felice decide di farla tornare nuova e la consegna alla Concessionaria Ferrari Sauro di Bologna per un restauro integrale.

Dopo un lungo corteggiamento, siamo noi gli orgogliosi proprietari di questa strepitosa 246.
Visto il meticoloso restauro, nel 2023 abbiamo deciso di portarla alla Concessionaria Ferrari Ineco che, seguendo le linee guida della fabbrica, ha emesso il **Certificato di Originalità Ferrari Classiche** ed il libro."

CERTIFICATO ASI TARGA ORO
CERTIFICATO FERRARI CLASSICHE 2023

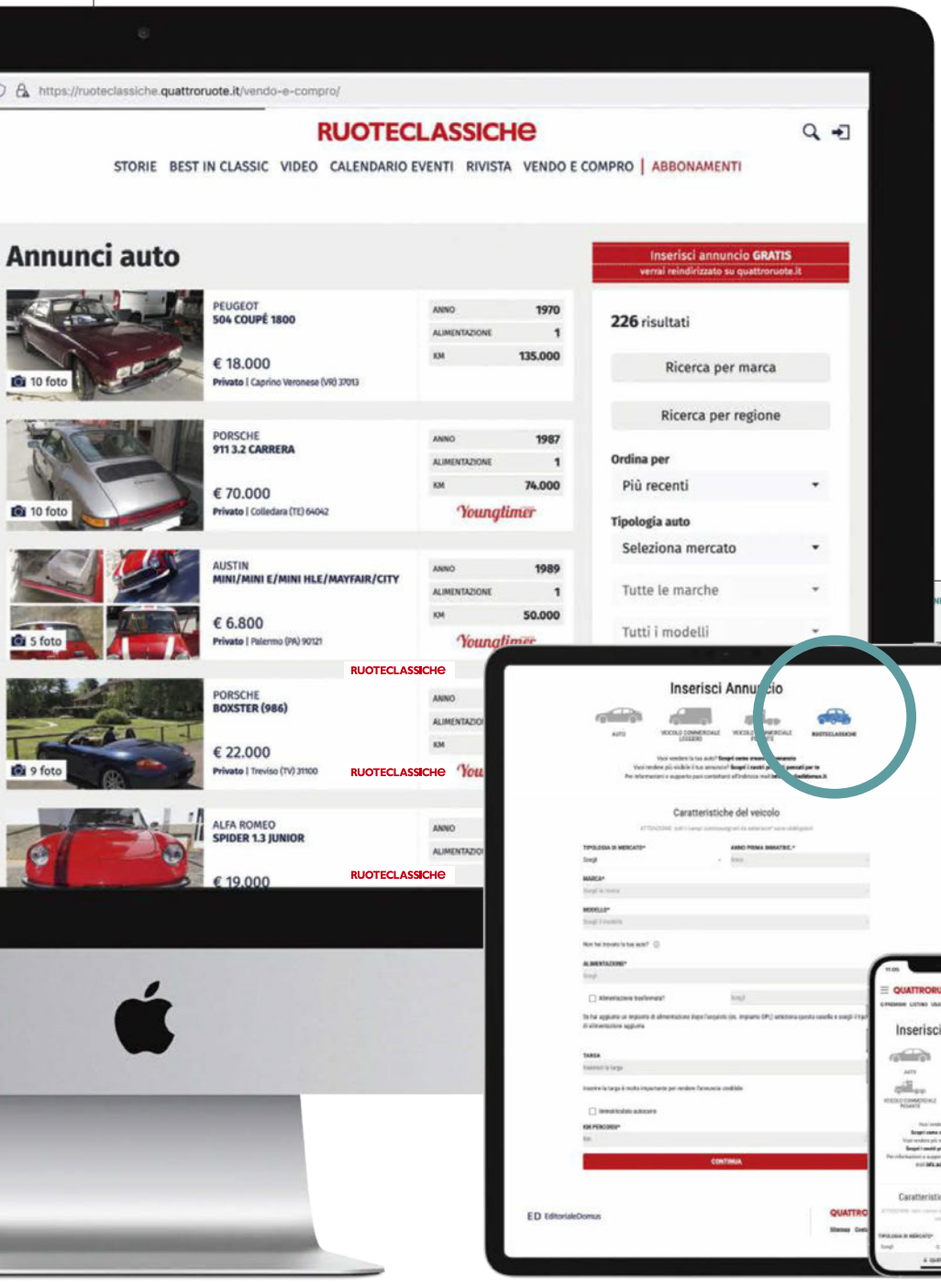
COMPRIAMO AUTO DAL 1950 IN POI,
chiamaci subito!

Inquadra il QR Code con lo smartphone per inserire subito il tuo annuncio

LE MODALITÀ

GLI ANNUNCI SONO ONLINE

- Volete vendere auto o ricambi? Comprarli? È gratis per i privati
- Digitate *quattroruote.it/auto-usate/inserisci-annuncio/auto-epoca*
- È facile, basta inserire le caratteristiche del veicolo come richiesto
- Ricordate di aggiungere sempre un vostro recapito, telefono o e-mail
- Ogni inserzione sarà visibile per trenta giorni
- Una selezione di quelle più interessanti sarà pubblicata anche sulla rivista



● Una selezione delle inserzioni online sarà pubblicata ogni mese anche sulla rivista. **Hanno la precedenza quelle contenenti il contatto telefonico.**
● Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 2004**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2014.**

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02824721.

ATTENZIONE: la presenza sulle pagine oppure sul sito di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è compilabile o acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'inserzionista o sull'acquirente dello spazio relativo.

PREMIATO DAI CONSUMATORI
QUALITY AWARD 2024

Monge®

Il pet food che parla chiaro

MADE IN ITALY

MONOPROTEIN CON *superfood*

PER IL TUO CUCCIOLO

I BENEFICI DEI **SUPERFOOD**
IN UNA GAMMA COMPLETA
DI **RICETTE MONOPROTEIN**
STUDIATE PER LA SUA
CRESCITA.

SOLO NEI MIGLIORI PET SHOP
E NEGOZI SPECIALIZZATI

NO CRUELTY TEST

MONGE
La famiglia italiana del pet food

GREENCOMPANY

PORSCHE
REAL
Cambia il tuo look.
Non il tuo stile.
KEEP YOUR ESSENCE.
LA NUOVA MACAN 100% ELETTRICA.
Maggiori informazioni su porsche.it
Macan Turbo. Consumo elettrico combinato: 20,7 – 18,8 kWh/100 km. Emissioni CO_2 combinate: 0 g/km